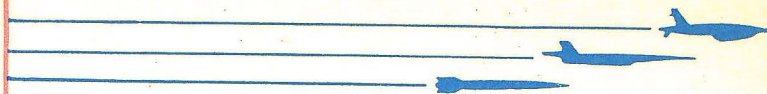


REVISTA
AERONÁUTICA



MARÇO — ABRIL —



MARÇO - ABRIL — 1973
ANO 16 — Nº 79

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.
Trânsito para crianças — A Direção	1
Catalina da FAB que submergiu no rio é recuperado	2
Primeiro voo oficial do Mirage	3
Adidos Aeronáuticos homenageiam Brigadeiro Bello	4
Os Deuses de Atlântida — Os Deuses ficaram em Altair — Manoel José da Silva, 1.º Ten Adm.	5
Escola de Especialistas de Aeronáutica — Reportagem Especial — J. Dias	9
A Informação e o Desenvolvimento — Ten Cel RR Aldo Alvim de Rezende Chaves	15
Orientação... Esse esporte desconhecido — Maj Av Walmiky Conde Filho	19
Notícias Aeronáuticas	24
Aviação Comercial	35
Notícias Internacionais	41
Reflexões Sofridas — Lygia Andrade Sousa Barreto	42
Curso Compacto de Administração Logística ..	43
Problemas do comportamento do menor e sua terapêutica — Dr. J. Kiffer	44
Mirage na Academia da Força Aérea	45
Curiosidades — Você sabia?	46
Benedito — Tenente Vianna	48

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

“TRÂNSITO PARA CRIANÇAS”

“TRÂNSITO PARA CRIANÇAS” é o título do livro que acaba de vir a público, de autoria de Miriam Benevides Braga e Celso Franco. Trata-se de uma obra específica, vasada em linguagem muito apropriada, contendo as normas de trânsito que as crianças precisam conhecer para garantir a própria sobrevivência, principalmente nas grandes cidades do Brasil, onde motoristas desviados diariamente atropelam pedestres, inclusive nas proximidades das escolas. Muito louvável, por isso, foi a iniciativa dos autores, cabendo assinalar que a Professora Miriam Benevides Braga, além de profundamente idealista, é conhecedora perfeita do assunto, de vez que há vários anos vem exercendo, com notória proficiência, as funções de Chefe do Serviço de Instrução do DETRAN da Guanabara. Não resta dúvida de que o magistério dispõe agora de um livro de real utilidade, capaz de tornar muito prático o aprendizado das crianças a respeito de trânsito, sendo lícito admitir que muitas vidas daqui por diante serão poupadas. O livro em si mesmo é tão bem elaborado e tão objetivo que não servirá somente às crianças, pois, sem receio de errar, avançamos um pouco para dizer que ele deve ser lido atentamente pelos adultos, sobretudo pelos que têm a grave responsabilidade da condução de veículos automotores.

Na prática, aliás, o que temos observado é a quase completa ignorância dos motoristas a propósito das regras de trânsito. Muitos, deliberadamente, fazem questão de esquecê-las, tão logo se tornam possuidores da Carteira Nacional de Habilitação. É sabido que os problemas de trânsito dependem de três aspectos fundamentais: ENGENHARIA DE TRÁFEGO, EDUCAÇÃO e POLICIAMENTO. No Brasil, sem sombra de dúvida, a EDUCAÇÃO é que mais deixa a desejar. Daí o número assustador de acidentes, na sua maioria provocados pelos motoristas mal-educados e tecnicamente malpreparados. O DETRAN da Guanabara, embora muito mal compreendido pela imprensa e consequentemente pela própria população, tem feito milagres com os modestos recursos em pessoal e material de que dispõe. No próprio setor da EDUCAÇÃO, não é de hoje que ele tem estado presente nas escolas, formando as PATRULHAS ESCOLARES DE SEGURANÇA que já este ano estarão ampliadas a toda rede escolar da Secretaria de Educação do Estado da Guanabara. Quanto aos adultos, anualmente têm sido realizadas campanhas de trânsito, além do CURSO DE REEDUCAÇÃO DE MOTORISTAS INFRATORES, ministrado por pessoal competente e devotado a tão meritória tarefa. Mas é preciso que o DETRAN não fique sozinho nessa cruzada. Todos têm o indeclinável dever de colaborar. Parabéns a Miriam Benevides Braga e a Celso Franco pelo novo livro que nós gostaríamos de apelar: TRÂNSITO PARA CRIANÇAS e PARA ADULTOS.

NOSSA CAPA

O Mirage em belíssima fotografia, cedida a esta Revista pelo Centro de Relações Públicas da Aeronáutica. O novo avião da FAB marca a ascensão do Brasil na era dos supersônicos.



CATALINA DA FAB

que submergiu no rio é recuperado

Uma vez mais a Força Aérea Brasileira deu demonstração do quanto valem a técnica e a perseverança dos que a integram, ao salvar da destruição total um Catalina do Correio Aéreo Nacional, na Amazônia (CAN-AM), o qual, ao amerrisar no rio, próximo à localidade de Estirão do Equador, em plena selva amazônica, teve seu bojo

rasgado por troncos de madeira que boiavam nas águas e ficou vários dias praticamente submerso, apenas com as asas flutuando na superfície.

Foram trinta dias de trabalho intenso, que contaram com a colaboração de um Capitão-Tenente da Marinha e de um mergulhador de firma particular de

Belém, ao fim dos quais o aparelho, voando por seus próprios meios, escoltado por dois outros Catalinas, um deles pilotado pelo próprio Comandante da Base Aérea de Belém, pousou em Val-de-Cans. Foi um dia festivo: bandas de música e alegria contagiante de quantos se encontravam no aeroporto (Oficiais da FAB, da Marinha e fa-

miliares da equipe de resgate), em recepção aos heróis da difícil missão.

Perícia

O acidente ocorreu no dia 3 de dezembro passado. O Catalina CA-10-6526 fazia uma rota normal. Ao descer no rio, chocou-se contra alguns troncos semi-submersos, que lhe romperam a fuselagem. A perícia do piloto, Capitão-Aviador Miguel Ferreira Rodrigues de Lima, impediu maiores danos, inclusive pessoais.

Usando de presença de espírito, aliada a seus conhecimentos técnicos, levou o avião para um barranco no rio e fê-lo encalhar, tomando as providências indispensáveis à sua recuperação.

Tão logo se teve conhecimento do acidente, em Belém, uma equipe de 19 homens, sob a chefia do Capitão-Especialista Antonio Carlos Ribeiro, foi deslocada para o Estirão do Equador, pelo comando da Base Aérea de Belém, iniciando-se a Operação Resgate. Posteriormente, foi solicitada a cooperação da Marinha, que colocou à disposição da Força Aérea Brasileira o Capitão-Tenente Antonio Exedito Kazniakowski, exímio mergulhador. A participação dos Estaleiros "Estamar", cedendo o mergulhador Esmeraldo Batista da Costa, além de bombas de sucção e o respectivo compressor, que foram levados por via aérea para o local do acidente, foi também bastante oportuna na realização dos trabalhos.

Sob a orientação do Capitão-Tenente Kazniakowski, foram construídas quatro jangadas,

com a utilização de tambores de gasolina. A preocupação primeira da equipe de resgate era fazer flutuar o Catalina, que a essa altura estava com apenas parte de uma das asas fora d'água. Para tanto, possantes câmaras de trator foram infladas e colocadas, a muito custo, no interior do avião, fazendo-o flutuar, seguindo-se o trabalho de reparos no casco, onde havia grandes rombos, e o esgotamento da água, com o emprego das bombas de sucção.

Por fim, foram reparados também os danos na tela das asas, causados pelos troncos de árvores que desciam o rio ao sabor da correnteza.

Uma semana depois, a 9 de janeiro, o CA-10-6526 ficou em condições de decolar para Tabatinga, localidade mais próxima, onde passaria por completa revisão, a fim de garantir-lhe plena segurança de voo no seu retorno à Base em Val-de-Cans, o que aconteceria dia 13, após trinta e dois dias do acidente.

Reconhecimento

Quatro dias após o acidente, já o registro de bordo do Comandante assinalava: "Mudança de posição do avião para fins de decolagem", o que demonstrava a capacidade da equipe de resgate, que permaneceu em plena selva, inclusive no Dia de Natal, longe dos amigos e dos familiares, presos os seus componentes ao dever maior, que naquele momento era salvar o velho Catalina.

A simplicidade de linguagem do Comandante do Catalina, ao final do trabalho, volta-se para os familiares dos participantes do resgate:

"Cabe-nos a responsabilidade de expressar o desempenho da Equipe de Resgate desta aeronave, que não mediu esforços no sentido de atingir seu objetivo. Enfrentando dificuldades impostas pelas intempéries e rudez da região, não houve quem retrocedesse ou fraquejasse. Imbuídos do sentimento do dever, deixaram distantes seus entes queridos, que absolutamente não poderiam deixar de participar do orgulho de uma missão cumprida, pois deram seu quinhão, sofrendo o vazio de uma ausência".

PRIMEIRO VÔO OFICIAL DOS MIRAGE DA FAB

Com a presença do Tenente-Brigadeiro Joelmir Campos de Araripe Macedo, Ministro da Aeronáutica, Oficiais-Generais e Oficialidade em geral da Força Aérea Brasileira, realizou-se, dia 16 de abril, na Base Aérea de Anápolis, o primeiro voo oficial da aeronave Mirage com as cores da FAB.

O voo histórico do Mirage, que marcará a ascensão do Brasil na era dos aviões supersônicos, vai além de um simples voo, pois envolve toda uma infraestrutura de segurança de voo, testes de aparelhos eletrônicos de apoio ao voo, acionamento das equipes de busca e resgate, e testes de variações meteorológicas no corredor supersônico.

Os Mirage, que operarão no Brasil, voam à velocidade de 2 400 quilômetros horários, o que lhes permite atingir os pontos extremos do nosso território em cerca de uma hora.



Todos os Adidos Aeronáuticos dos Países amigos compareceram à homenagem

ADIDOS AERONÁUTICOS HOMENAGEIAM BRIGADEIRO BELLO

Por ocasião da passagem para a Reserva, o Brigadeiro Ary Presser Bello recebeu dos Adidos Aeronáuticos de países amigos significativa homenagem, durante a qual lhe foi oferecida uma lembrança.

Em nome dos presentes falou o Coronel Angel Souto Hernandes, Adido Aeronáutico do Paraguai, cujo discurso transcrevemos:

O Cel Souto, Adido Aeronáutico do Paraguai, quando entregava a lembrança ao Brig Bello

"En representación de los señores agregados aeronáuticos acreditados ante esta República hermana del Brasil, tengo el verdadero honor de dirigirvos estas palabras, que trasultan el sentimiento de todos nosotros hacia el Jefe y amigo, que hoy, después de tantos años de servicio, porque las leyes así lo exigen, debe retirarse de la Fuerza Aérea para volver a vestir aquellas ropas civiles que vestía, cuando aún joven, ambicionaba volar a semejanza de lo que el gran Santos Dumont habia hecho poco tiempo atrás.

Usted Sr. Brigadeiro, que ha vivido intensamente para servir a su patria y que ha dado lo

mejor de su vida hasta quebrantar su propia salud, por este ideal que es la aviación, puede retirarse con la satisfacción del deber cumplido y con el orgullo de haber alcanzado la más alta gerarquía y el más alto cargo que un oficial aviador puede ambicionar.

Con su espíritu selecto, abierto al ideal de fraternidad y solidaridad, supo vigorizar la política de la Fuerza Aérea Brasileña, de cooperación y buena vecindad entre los pueblos amigos.

Sabemos que esta separación no le será muy grata pero estamos seguros de que los agradables recuerdos que Ud. está llevando, así como el aprecio y la amistad que ha conquistado con el ejemplo de su dedicación y humildad, le servirán de aliciente para que en la vida civil que hoy reinicia, continúe trabajando por la gran familia aeronáutica que usted siempre amó y en la cual ha dejado tantas semillas, que el éxito acompañe siempre a sus gestiones.

Excmo, Señor Brigadeiro, en nombre de mis compañeros agregados aeronáuticos, hágole entrega de este obsequio que es portador del aprecio, el respeto y la amistad que sentimos hacia usted".



Os Deuses de Atlântida

II

OS DEUSES FICARAM EM ALTAIR

Por MANOEL JOSÉ DA SILVA, 1.º Ten ADM

No Maabarata, livro sagrado do povo indu, assim está escrito: Mil e duzentos anos celestes correspondem a trezentos e sessenta mil e oitocentos anos terrestres.

A nave Sírius, porque era indestrutível, também poderia ser considerada auto-suficiente. Podia, pois, dar de tudo à sua gente de bordo: alimento, roupa, diversões, isto é, de tudo quanto o elemento humano necessitasse para viver tranqüilo, por tempo indeterminado.

Magus sabia disso e não padeceu dúvidas. Retornou ao espaço celeste novamente, dessa vez, porém, não mais disposto a provar teorias de quem quer que fosse, mas, tão-só, alimentando a esperança de encontrar uma nova morada pelos caminhos dos céus afora, que fosse igual, ou, então, parecida com a Atlântida que encontraram, ao regressar, lá embaixo, destruída para sempre. Ora, ele se acreditava um deus em carne e osso. Descer, por conseguinte, à Terra deserta, viver sozinho, lá, apenas com seus companheiros de bordo, isso não, pois que, se assim o fizesse, teria ele de reconstruir no globo terrestre uma nova civilização. Ora, tal hipótese, se confirmada pela prática, torná-lo-ia um novo pai do gênero humano terrenal, coisa indigna de um deus. Melhor seria, então, aventurar-se pelo espaço a dentro, de vez que o seu raciocínio parecia dizer-lhe da existência, sem, no entanto, atinar exatamente onde, nem como, de um novo chão civilizado de fato, apto, portanto, para recebê-lo à altura de sua condição social.

Contudo, caso desejasse fazê-lo, até vidas humanas ele seria capaz de gerar a bordo da nave colosso. Mas, não. Para que?

Infelizmente, por mais que voasse, a nave Sírius apenas ia encontrando, à sua passagem

qual relâmpago, civilizações inferiores aos propósitos dos atlantas que levava a bordo. Haja visto, por exemplo, o mundo de "Geh", aquele que havia lá adiante, o qual, como os demais de sua grei, somente seria apreciado pela Cabala alguns milênios depois. Ora, repleto de animais selvagens, monstruosos em sua grande maioria, o mesmo mais se parecia com a Terra durante os seus primeiros dias de vida.

Os deuses se foram de lá; e alcançaram, então, quase de imediato, o mundo de "Nes-ziah". Mas, qual! Os nativos que lá encontraram eram herbívoros, como as bestas terrenas. Ainda mais porque, desprovidos de narizes, aqueles seres medonhos respiravam por meio de dois orifícios grotescos e nojentos, que possuíam no lugar daqueles.

Somente no planeta seguinte, o mundo de "Tziah", é que os visitantes terrenos se sentiram ligeiramente mais à vontade. Porém, por curto espaço de tempo, convém dizer. A civilização daquele novo chão celeste, apesar de bonita e requintada de fato, individualmente, alimentava-se, não obstante, de uma fé nas coisas transcendentais, a qual, para os atlantes ali chegados, parecia coisa vã no tempo e no espaço. Verdade seja dita, as atlantas sabiam da importância fundamental do universo no quadro da vida objetiva. Contudo, os seus diferentes efeitos, porque tomados pelas respectivas causas, davam emaranhados frutos de tal ordem que, diante da análise fria dos fatos, o falso não se distingüia do verdadeiro. Por isso, nenhum atlanta conseguiu explicar, em seu tempo, nem o como nem o porquê das

coisas subjetivas que até hoje nos cercam de todos os lados. Mas, se tal não bastasse, havia, lá, o calor de dois sóis que demasiadamente forte para todos eles, por si só expulsá-los-ia daquelas paragens o quanto antes possível.

Os deuses terrenos continuaram viajando universo a dentro, até que, tempos mais tarde, alcançaram novas moradas cósmicas. De fato, lá estava agora, bem diante deles, o mundo de "Thebel". Mas, logo à chegada, a civilização que o habitava se mostrou bastante superior aos elementos que a visitavam. Isto porque, citando as coisas mais simples, a ciência daquela gente fantástica conseguia operar maravilhas que, se na Terra acontecesse, seriam legadas aos terrenos escorregadios das coisas que se definem pelos milagres, até mesmo pelas bruxarias. De fato, lá, qualquer pessoa, caso desejasse, podia ressuscitar o seu parente morto, fato que na Terra até hoje ninguém viu acontecer. Por isso que, feridos em suas vaidades, os pássaros terrenos também não se demorariam por lá.

O mundo seguinte lá estava agora. Era o planeta "Eres", acompanhado de perto por um outro, que se chamava "Adamah". Ambos, porém, envolvidos que estavam por uma solidão pavorosa, também não dariam ensejo a que os terrenos ficassem a explorá-los por longo tempo.

Na verdade, os atlantas não se demoraram por lá. Voaram, pois, dali em diante, rumo a outras galáxias, pois que pelas proximidades nada mais havia o que se explorar com êxito. Assim, lá se foi a nave terrena a perder-se pelo universo a dentro, querendo livrar-se o mais rápido possível do rol de planetas que Magus e os seus julgavam inferiores aos seus propósitos. Levantou, por conseguinte, o seu vôo à velocidade plena, obrigando a que os experimentados astronautas voltassem a enfrentar o formidável sono das alturas, legando o comando de Sírius aos cuidados do complicado instrumental de navegação que havia em sua sala de comando.

Instantes depois, em obediência cega à mesma rotina de sempre, Magus foi o primeiro a acordar. Desperto, lá se foi ele, ainda calmo, à janela ovalada do grande aeródromo celeste, querendo apreciar o que acontecia de importante lá fora. Mas, nada viu de anormal. O caminhar celeste, o mesmo, aliás, em qualquer

parte, continuava às escuras. Parecia, até mesmo, que a nave colossal estava perdida de vez no meio daquele fantástico mundo sem tempo e sem pressa.

Angustiado, Magus foi à sala de navegação celeste. Queria situar-se um pouco melhor no interior daquele imenso vazio universal a envenenar-lhe a alma quase em pânico.

Em vão, porém. Tanto à frente como à retaguarda, a tela panorâmica de Sírius apenas mostrava uma infinidade de corpúsculos celestes, cada qual, porém, refletindo luzes que ali chegavam ninguém sabia exatamente de onde, nem como, pois que nenhum sol havia despendido ainda pela rota. Talvez por isso os mesmos mais se parecessem a formidáveis quadros eritrocitários, apenas contraditórios, em larga escala, no corpo animal.

Magus não era fisiologista. Cleso, sim. No entanto, porque ainda dormia, seria impossível ouvir-se dele qualquer explicação ajuizada a respeito. O jeito seria esperar. Magus esperou, pois.

Desperto, por fim, Cleso foi logo em busca do companheiro de aventuras siderais. Encontrando-o a espiar, calmo, como sempre, o berante quadro que ainda continuava lá fora, agora, porém, mais esquisito ainda diante de ambos, Cleso nada disse de importante a respeito. Apenas exclamou, a título de blague:

— Ué! Será que fomos engolidos por algum Golias do espaço?

Magus esperava um pouco mais do amigo. Não obstante, esboçou um ligeiro sorriso, mostrando-se um pouco mais humano que das outras vezes. Em seguida, porém, fez uma observação um tanto ferina:

— Curioso, meu caro. A tua ciência não voa alto como a minha técnica, isto se vê logo. Os teus conhecimentos, porque são da Terra, parece que ficaram por lá!

Cleso, é claro, não gostou da piada. Quis protestar. Abriu a boca, disposto a lavar o seu protesto ali mesmo, mas não conseguiu fazê-lo. É que, repentinamente, a nave se livrou do enxame de corpúsculos policrômicos, para descortinar lá longe, nem tanto, novos mundos e outros sóis. Enfim, uma nova galáxia.

Era a Constelação da Águia!

A nave Sírius chega, então, ao final de sua estranha viagem rumo às estrelas. Isto porque, lá longe, agora, porém bem mais próximo ainda, havia uma estrela formidável cujos raios desciam, cálidos e divinais, sobre a superfície de um planeta azul, tão lindo quando ela, aquele que, situado logo abaixo, possuía, pelo que se viu, depois, uma civilização requintada e forte, mais se parecendo os seus elementos com os primeiros homens que à Terra desceram pelas providências dos céus.

Era a Estrela de Altair!

Chamava-se Ágata o mundo azul e bonito que havia lá embaixo, onde o ar e a água eram, como no globo terrestre, os seus elementos basais de vida. A água, rica em sais minerais de que o organismo animal tanto necessita, era um fator colosso que evitava todas as doenças. E o mesmo se dava com o ar. Desconhecendo as misérias da poluição, respirava-se lá, a plenos pulmões, a vida que não havia tão pura nas demais esferas celestes. Daí, pois, o fato de a civilização agateana se mostrar esguia, os cabelos loiros caídos pelos ombros e espáduas de cada um, a pele bem alva a mostrar o misto de carne e de luz de que se compunha o corpo de todos eles.

O povo de Ágata falava todas as línguas e não possuía rival algum em qualquer parte do universo conhecido. No entanto, qualquer pessoa dentre aquela gente possuía os olhos flamejantes, com os quais, se um e outro quisesse, mobilizaria todo e qualquer mortal a distância. Talvez porque a prática da hipnose, até mesmo da levitação, aliada à telepatia, fizesse parte capital de sua ciência de ontem e de hoje. Haja visto, por exemplo, o que aconteceu aos terrenos assim que desembarcaram. Ficaram de pé, diante dos filhos de Ágata, sem que nada pudessem fazer. Mas, tão logo liberados, o grupo terreno, Magus à frente, passou às conversações de estilo:

— Viemos em paz — disse Magus ao primeiro agateano que encontrou mais próximo.

— Assim será. Em paz serão recebidos — falou, todo sorridente, o agateano em lide, aquele que depois disse chamar-se Fabus.

Em seguida, o grupo terreno lá se foi, acompanhado de Fabus, tendo Magus ao lado dele, o que não se deu com Cleso, porquanto, sempre desconfiado, ele preferiu caminhar atrás do grupo, permitindo, até mesmo, que muitos de seus subalternos lhe seguissem adiante. No entanto, logo depois, mediante um gesto significativo de Fabus, o grupo terreno parou de caminhar, quando, então, aquele agateano resolveu entregar a Magus determinados rolinhos de fitas que se assemelhavam ao papel, sugerindo que ele e os seus os comessem em seguida.

Magus recebeu-os calmamente das mãos de Fabus. Olhou um após outro e, por fim, necessitando de maiores detalhes quanto à utilidade de tudo aquilo, fez a pergunta:

— Para que servem?

Fabus, sem sorrir, explicou:

— O corpo do homem é semelhante às máquinas perfeitas. Como tal, apenas o cérebro é algo sublime. Ora, porque é sublime, ele vive e produz em função da harmonia das demais partes do corpo animal. Portanto, se dermos a esse corpo animal determinadas substâncias capazes de lhe ativarem as células, o sangue, até mesmo os músculos, é claro que a sua parte sublime, cérebro, no caso, o acabará produzindo muito mais e bem melhor do que já produzia antes.

E finalizou:

— Em síntese: o corpo humano, verdadeiro computador, necessita dos dados que lhe forneçam os programadores. A fita de programação aí está, pois, em suas mãos. Comam do que lhes dei o verão o que quero dizer. Não tenham medo. Nada aqui lhes fará mal.

Magus, agora ciente do que possuía às mãos, comeu logo daquilo que lhe dera Fabus, no que foi logo acompanhado por todos os seus. Comeram as fitas de papel e cada qual começou a enxergar as coisas com mais lucidez do que antes. Ora, porque todas as coisas agora desfilavam diante de suas vistas com a maior clareza possível, o venerável astronauta, antes tão orgulhoso, terminou ficando mais humilde, pois que, somente agora ele sabia de fato, sabedoria e orgulho não trilham o mesmo caminho.

De fato, Magus compreendeu logo no que consistia a sua missão verdadeira, aquela que, para lograr o necessário êxito, jamais poderia terminar ali, junto à civilização agateana, mas, sim, lá longe, na Terra que ele e os seus deixaram destruída. Ora, havia muito que fazer no solo terreno. As moradas celestes não foram geradas em vão. O homem, seu produto mais refinado, deverá florescer em todas elas, até que depois suba aos mundos mais puros, aos céus, talvez, não mais, porém, se valendo unicamente dos recursos tecnológicos que a sua ciência oferecesse, mas, sim, usando igualmente da força formidável, aquela que deve haver, e que há, necessariamente, em todos nós, sem distinção, já que de outra maneira não haveria nem sábio nem santo; nem Deus nem nada!

Magus arrependeu-se; e voltou à origem. No entanto, uma vez a bordo da possante nave, procurando curar-se das últimas feridas que ainda sofriam os seus brios de homem superior, o tempo, durante o regresso, tanto para ele como para todos os seus, custava a passar de fato. Tanto assim que, quando só, o venerável astronauta gostava de usar seus monólogos vazios. Por isso que, em dado momento, o poderoso homem de Atlântida saiu-se com esta:

— Deuses!

Cleso continuava por perto. Ouvindo-lhe os monólogos de homem só, valeu-se logo do ensejo e fez-lhe, em seguida, à queima-roupa, a pergunta cuja finalidade precípua seria testar o companheiro de viagem em sua intimidade legítima:

— Afinal, meu caro, os deuses regressam à Terra em caráter definitivo, não é assim?

— Não, nenhum deus está regressando à Terra agora — respondeu Magus, usando, então, de um tom de voz que o deixava mais humilde e, portanto, bem mais humano do que antes.

De fato, logo depois, sorrindo, ele acrescentou algo mais em sua expressão:

— Os deuses ficaram em Altair!

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 Checcia

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

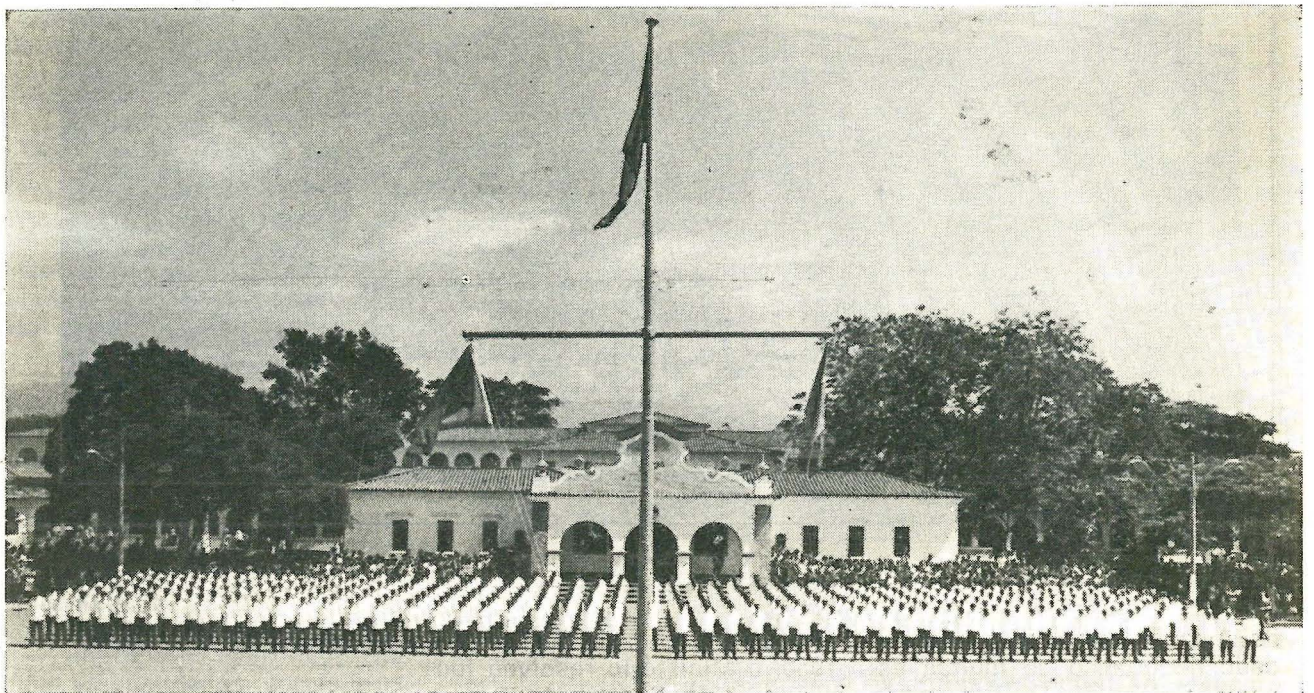
Tenente-Coronel RR Del Prete Sobral Moraes

Diretor do Departamento de Relações Públicas

Capitão Addison Scarton Coutinho

Diretor do Departamento de Facilidades

Major Ivan de Lanteiul



ESCOLA DE ESPECIALISTAS DE AERONÁUTICA

J. DIAS

Nosso carro seguia em marcha reduzida, para que melhor pudéssemos apreciar o nascer do Sol no Vale do Paraíba, quando reparamos, na sinalização da excelente Rodovia Presidente Dutra, a indicação: quilômetro 230...

Chegamos ao Corpo da Guarda da Escola de Especialistas de Aeronáutica, em Guaratinguetá, Estado de São Paulo, quando o Corneteiro tocava "Alvorada" ... iniciando mais um dia de trabalho.

* * *

Apresentamos nossas credenciais e logo iniciávamos nossa reportagem, acompanhando os alunos que, após o azeite matinal, se dirigem para o moderno e bem instalado Re-

feitório, onde fazem a primeira refeição. Depois seguem para os respectivos locais de instrução.

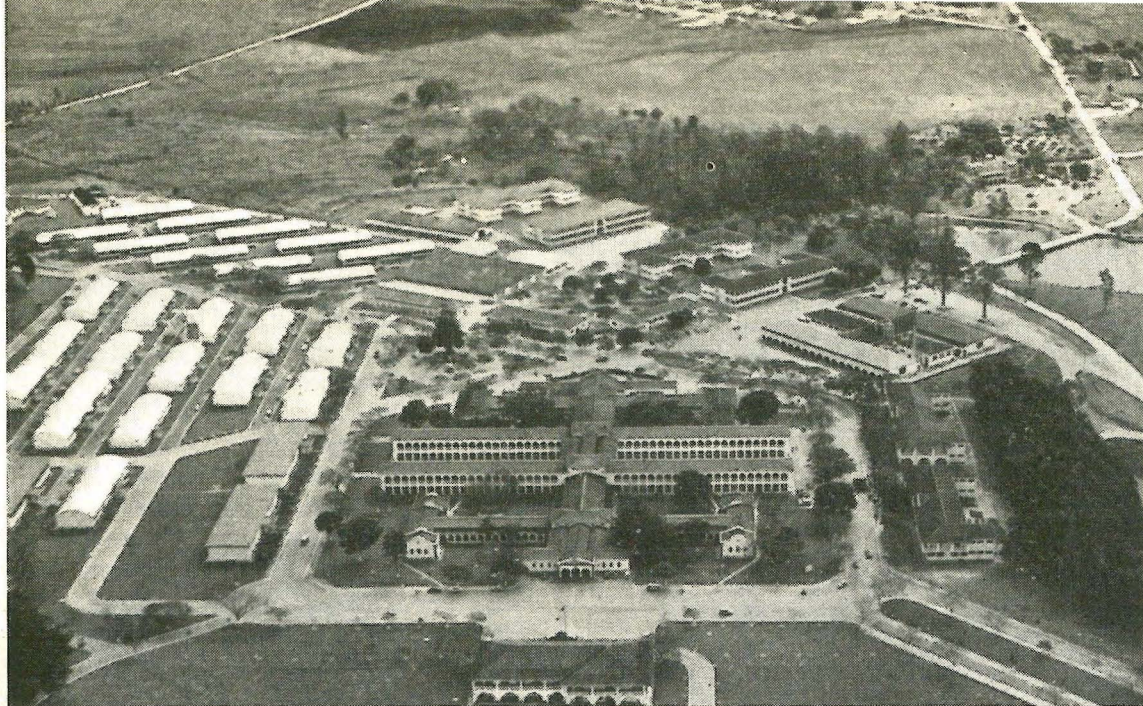
Fomos encaminhados à Seção de Relações Públicas da Escola e recebidos pelo Tenente Schild que nos apresentou ao Brigadeiro Roberto Augusto Carrão de Andrade, Comandante da EEAer, que já despachava, com um de seus Assessores, volumosa pasta de expediente.

O Brigadeiro Carrão colocou-nos inteiramente à vontade e determinou que nos fossem prestadas as informações de que necessitávamos para a tarefa que nos dispúnhamos a fazer: mostrar aos jovens brasileiros, em reportagem especial, o que é a Escola de Especialistas de Aeronáutica.

HISTÓRICO:

Com a criação do Ministério da Aeronáutica, houve necessidade de se montar uma Escola capaz de formar técnicos com qualidades suficientes para manter em funcionamento toda a infra-estrutura da nossa Força Aérea. Com esse objetivo, foi criada, em 25 de março de 1941, a Escola de Especialistas de Aeronáutica, que ficou sediada na Ponta do Galeão, Ilha do Governador, Estado da Guanabara.

Durante a segunda Guerra Mundial, de 1939 a 1945, o Brasil teve necessidade de formar uma reserva técnica para enfrentar as circunstâncias da guerra na qual fomos envolvidos. O grande desenvolvimento



Vista Aérea da EEAer

da Aviação trouxera a necessidade de criação de muitas especialidades que a Escola do Galeão não tinha condições de montar a curto prazo. Para resolver o problema, veio dos Estados Unidos uma Escola Técnica de Aviação que se instalou na Capital de São Paulo, em 1943, e passou a formar técnicos nas especialidades não-exis-

tentes na Escola do Galeão. Em 1950, o Ministério resolveu fundir as duas Escolas (a Escola de Especialistas de Aeronáutica do Galeão e a Escola Técnica de Aviação de São Paulo), formando uma só Escola que se instalou na cidade de Guaratinguetá, Estado de São Paulo, com o nome de Escola de Especialistas de Aeronáutica.

MISSÃO:

A Escola de Especialistas de Aeronáutica é um Estabelecimento de Ensino do Ministério da Aeronáutica, de nível técnico-profissional, diretamente subordinado ao Comando de Formação e Aperfeiçoamento da Aeronáutica, destinado a:

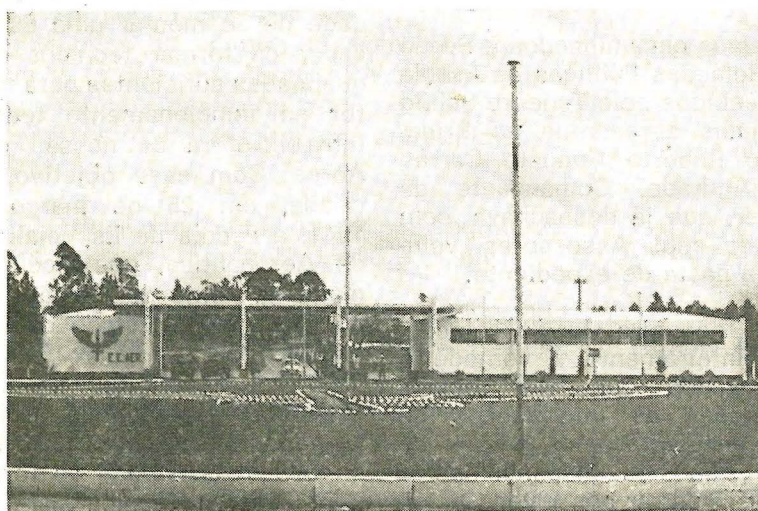
- formar graduados para as Especialidades dos Quadros da Ativa do Ramo de Aeronáutica, do Corpo do Pessoal Graduado da Aeronáutica;

- aperfeiçoar os conhecimentos dos Sargentos das diversas especialidades.

ORGANIZAÇÃO:

Para atender à sua missão, a EEAer é organizada dentro do princípio moderno de administração, com a existência de atividades-meios e atividades-fins.

As atividades-meios, fundamentalmente, baseiam o funcionamento de suas dependências, seções ou órgãos para dar apoio à infra-estrutura do Ensino (atividade-fim), para que o objetivo da Escola seja alcançado.



Portão Principal

Como atividades-meios, dispõe a Escola de:

Comando;

Departamento de Administração; e

Departamento de Pessoal.

Como atividades-fins, tem a Escola o Ensino propriamente dito, cuja finalidade é:

— proporcionar ao aluno conhecimentos de natureza técnico-militar, necessários ao desempenho das atribuições dos Sargentos nas Unidades e Estabelecimentos da Aeronáutica e orientar o seu esforço principal na técnica peculiar de cada Especialidade;

— imprimir e aperfeiçoar no aluno as qualidades morais e os atributos pessoais indispensáveis ao Sargento da Força Aérea Brasileira.

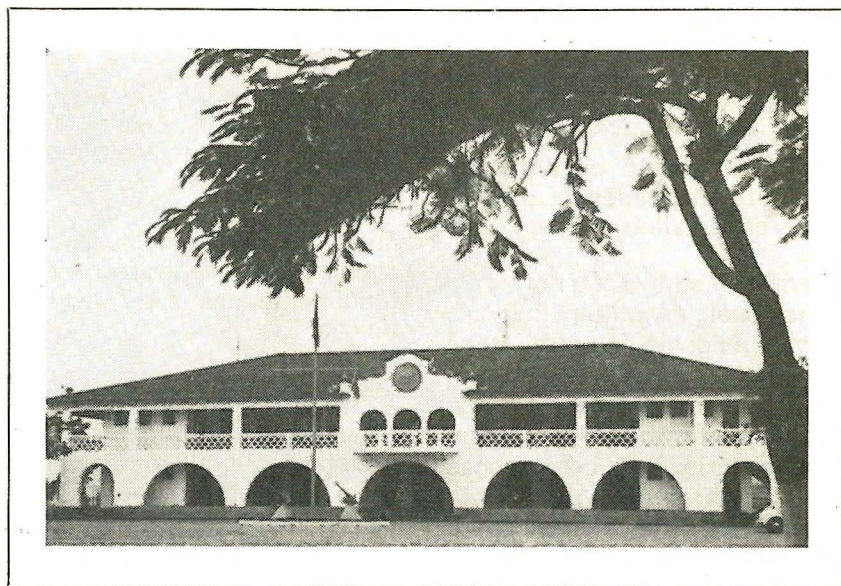
ENSINO

O Corpo Docente é constituído por professores, instrutores e monitores, diplomados em Filosofia, Curso de Preparação de Instrutores e Curso de Preparação de Monitor.

As aulas teóricas e práticas são ministradas segundo os mais modernos métodos.

O Curso da Escola tem a duração de dois anos, subdivididos em quatro períodos de instrução, que constituem as séries.

A primeira série destina-se à formação básica do "soldado". Nela, o aluno aprende as atitudes que caracterizam o porte militar, bem como o manejo de armamento e os regulamentos, onde são especificados os deveres e as prerrogativas da nova situação do aluno dentro da vida militar.



Pavilhão do Comando

Na segunda série, é desenvolvido o conhecimento intelectual do aluno, solidificando suas bases, para melhor aprendizado na parte especializada (3.ª e 4.ª séries). Durante a segunda série, após a aplicação de exame psicotécnico, é feita a seleção dos alunos para as diversas Especialidades, necessárias à infra-estrutura da Força Aérea Brasileira, e que são:

Ramo de Vôo:

Mecânico de avião; Mecânico de armamento; Fotógrafo; e Radiotelegrafia de vôo.

Ramo de Terra:

Escrevente; Almoxarife; Radiotelegrafia de terra; Controlador de Vôo; Observador Meteorologista; Manutenção e Reparação de Motor; Manutenção de Motor de Avião; Chapas de Metal; Manutenção e Reparação de Sistemas Hidráulicos; Manutenção e Reparação de Aparelhos de Rádio; Manutenção de Sistemas Elétricos; Eletricista; Manutenção e Reparação de

Viaturas; Manutenção e Reparação de Instrumentos de Avião; Manutenção e Reparação de Hélices; Manutenção e Reparação de Aparelhos de Treinamento Simulado; Manutenção e Reparação de Pára-quedas; Desenhista; Telemecanógrafo; Máquinas e Ferramentas; Enfermeiro; Infantaria de Guarda; Supervisor de Obras; Topógrafo; Laboratorista de Pavimentação; e Bombeiro Motorista.

Para essa seleção, é utilizada a mais moderna técnica de pesquisa vocacional, de modo que proporcione o melhor índice de desempenho profissional ao futuro Sargento da Aeronáutica. Os alunos, já previamente selecionados, são distribuídos pelos respectivos galpões, onde adquirirão, através de aulas teóricas e práticas, conhecimentos básicos sobre os equipamentos e material que irão manusear nas diversas Unidades da FAB (3.ª série: Especializada).

A quarta série especializada oferece as condições necessá-

rias de iniciativa profissional: o aluno utiliza todos os conhecimentos práticos adquiridos, para agir como se realmente estivesse servindo numa Unidade de Combate ou em qualquer outra dependência da Força Aérea Brasileira.

Paralelamente à formação profissional e militar, não se descarta a Escola de outros itens necessários à vida escolar do aluno. Assim, fornece a Escola, gratuitamente, todo o fardamento necessário, bem como peças de uso interno, e o pagamento de uma quantia mensal, para gastos pessoais, prevista no Código de Vencimentos dos Militares, reajustáveis de acordo com a legislação em vigor.

Desde o ano de 1960 está funcionando, na EEAer, um Laboratório de Idiomas, mais especificamente destinado ao ensino de inglês para os alunos do Curso de Controlador de Voo.

ASSISTÊNCIA MÉDICO-HOSPITALAR

Dispõe a Escola de Especialistas de Aeronáutica de um equipado Hospital, cujo corpo clínico é composto de oficiais-médicos e dentistas da Aeronáutica, além de médicos civis especialmente contratados para atendimento das suas diversas clínicas.

ASSISTÊNCIA RELIGIOSA

A assistência religiosa é proporcionada aos alunos por intermédio da Capelania da Escola que mantém estreita ligação com suas congêneres do Vale do Paraíba.

PRÁTICA DESPORTIVA

Desenvolvida através da Educação Física e por meio de competições, a prática desportiva na EEAer visa a aprimorar e manter, no mais elevado grau, as virtudes básicas de educação e espírito de equipe.

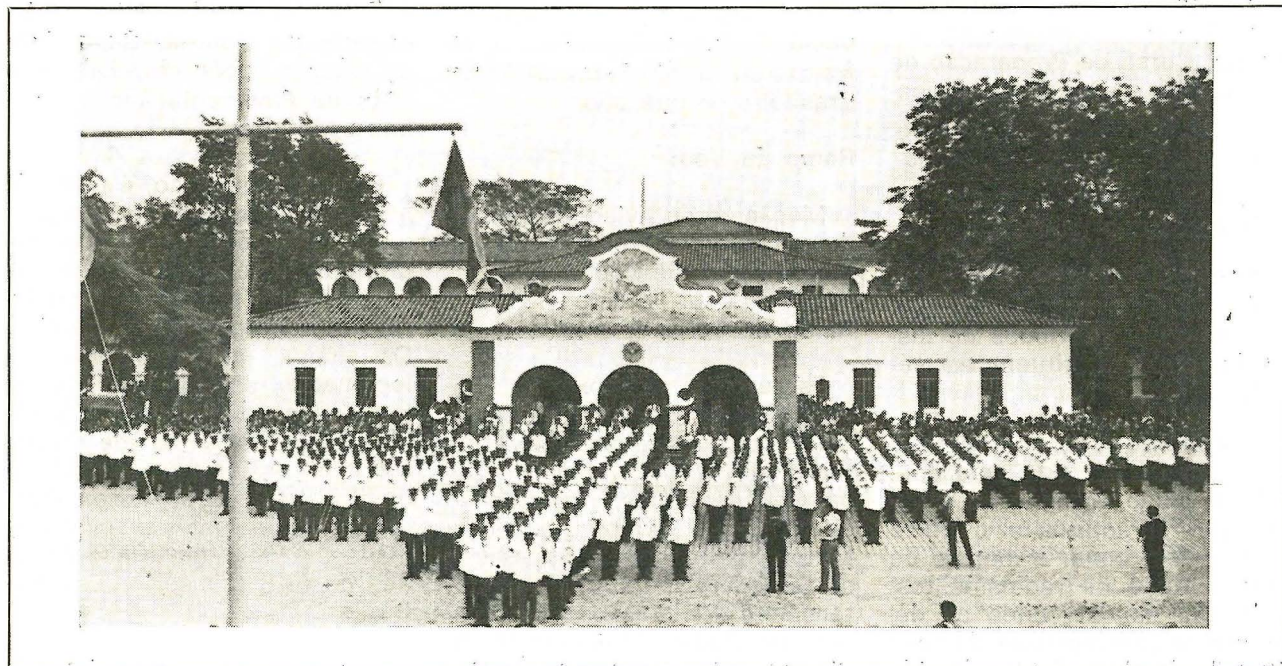
DIVERSÕES

Um bem montado Cassino, mantido e administrado pela Sociedade dos Alunos, com jogos diversos, televisão e locais para agradáveis "bate-papos" entre os alunos... Dispõe ainda, a Escola, de confortável cinema, funcionando com quatro sessões semanais, exclusivas para os alunos.

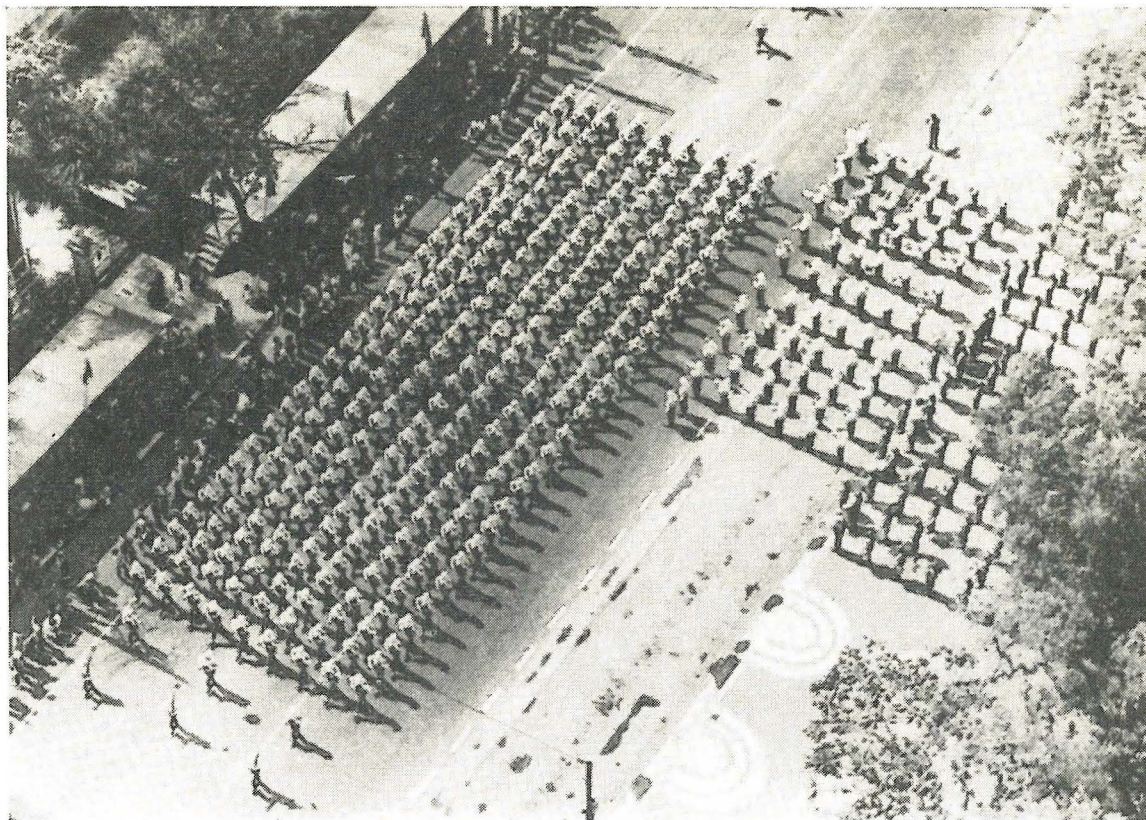
Ao concluir o curso, o aluno é promovido à graduação de 3.º Sargento; no decorrer de sua vida militar, será promovido a 2.º Sargento, 1.º Sargento e Suboficial.

Após cinco anos de formado, o Sargento poderá entrar, mediante concurso, para a Escola de Oficiais, abrindo-se-lhe novos horizontes.

Além de suas funções normais, a Escola de Especialistas de Aeronáutica executa um papel de integração social. Lá se



Dia de Formatura



O Corpo de Alunos da EEAer desfilando numa Parada Militar

encontram e fazem amizade jovens de todas as partes do Brasil, irmanados pelos mesmos propósitos, convivendo juntos e trocando informações sobre usos e costumes de suas cidades e regiões.

Anualmente são realizados dois exames de admissão, sendo um em maio e outro em novembro. Simultaneamente, em todo o Território Nacional (Capitais dos Estados), são selecionados os candidatos, sendo adotada como critério a mesma prova. Concorrem às referidas provas 30 000 jovens, sendo normalmente selecionados os 1 000 melhores classificados.

Desde sua fundação a EEAer já formou cerca de 16 000 sargentos especialistas para a FAB, tendo, ainda, diplomado 99 jovens vindos de outros países — Bolívia, Equador, Panamá, Paraguai e Uruguai. 360 sargentos do Exército e 3 da Marinha fizeram cursos de aperfeiçoamento na Escola de Especialistas.

No momento cursam a Escola 1967 alunos, o que diz bem da capacidade da Escola de Especialistas na formação da mão-de-obra qualificada necessária às especialidades do Corpo do Pessoal Graduado da Aeronáutica.

Achamos oportuno, finalmente, concluir esta reportagem, transcrevendo o "Juramento do Sargento" ao terminar o curso da EEAer: "Recebendo o distintivo de Especialista de Aeronáutica — comprometo-me — a preservar o material que me for confiado — tratando com carinho da sua conservação — a empregar os meus conhecimentos técnicos — com zelo e dedicação — a cumprir com exatidão as tarefas que me forem distribuídas — e imbuir-me, definitivamente — da parcela de responsabilidade — que me compete — no conjunto das atividades — que garantem a segurança e o progresso do Brasil".

LÍDER TÁXI AÉREO

UM DOS ELOS DA INTEGRAÇÃO NACIONAL



A Líder vai lá...

A INFORMAÇÃO

E O DESENVOLVIMENTO

Ten-Cel R/R
Aldo Alvim de Rezende Chaves

ATUALIZAÇÃO DA INFORMAÇÃO

A informação tem um ciclo de vida; nasce, cresce, amadurece, modifica-se, envelhece e morre. Vez por outra, as informações têm de ser revistas: separadas as que já morreram e reagrupadas aquelas que se ligam sobre o mesmo assunto. Assim, embora o número de revistas científicas seja enorme, de vez em quando um tratadista reúne a publicação de vários anos de pesquisas e, junto com o que é conhecido, faz uma reunião, sistematizando o assunto numa única obra. Existem sempre lacunas e muitos artigos ou descobertas que no momento não foram julgados importantes deixam de ser considerados; daí a necessidade de verificação genérica para certos assuntos específicos. De qualquer maneira, de vez em quando, necessitamos sistematizar as informações; tanto as científicas

e técnicas, sobre assuntos básicos, como outras informações de vida mais curta. Algumas informações tornam-se de tal maneira envelhecidas e imprestáveis que devem ser esquecidas ou jogadas fora.

O nosso cérebro tem um mecanismo automático para fazer esse serviço que é o esquecimento. Assim, quando dirigimos o nosso automóvel, no tráfego, e vemos o sinal vermelho, imediatamente aquela informação chega ao nosso conhecimento e tomamos as medidas necessárias; dois ou três sinais adiante, aquela informação já está quase esquecida e alguns dias depois completamente esquecida. Com a recepção diária de milhões de informações, o nosso cérebro logo teria a sua memória completamente saturada, se tivesse de guardar tudo. Por

isso ele faz uma espécie de triagem e guarda apenas o que lhe convém.

Todos, que temos a nossa mesa de trabalho, onde estudamos ou escrevemos, necessitamos, de vez em quando, de arrumar as gavetas. Geralmente temos tendência para guardar muitos escritos, anotações, recortes e outros papéis, que com o tempo só servem para encher espaço. **Desse modo, torna-se necessário, vez por outra, fazer uma faxina geral e jogar fora os papéis velhos.** Se guardássemos tudo que escrevemos, anotamos ou estudamos, dentro de alguns anos seríamos sufocados por uma verdadeira pirâmide de papéis. Assim como nós fazemos com a nossa mesa de trabalho, **é necessário também que, num escalão mais elevado, tanto as empresas, como as repartições e todas organizações sociais e governamentais façam uma faxina nos seus "papéis".** Isto se refere aos métodos de ensino, sistemas de educação e toda uma série de leis, regulamentos e métodos de ação.

Infelizmente, o mecanismo oficial de leis, programas educativos ou sistemas de ensino não tem o automatismo do cérebro, para "esquecer" o que já não serve mais. Há necessidade que surja, vez por outra, uma autoridade com determinação e coragem para "jogar fora os papéis velhos" e recatalogar a parte aproveitável do restante. As leis também ficam velhas ou muito extensas, perdendo-se em interligações entre si por centenas de anos. A solução é de vez em quando reagrupar tudo e fazer uma codificação. Napoleão teve esta visão genial, quando mandou fazer os primeiros Códigos de Leis, atitude posteriormente seguida pelos governos de vários

países. Reunir tudo, retirar os artigos inexpressivos ou já mortos, atualizar, resumir, acrescentar novos artigos e tudo sob a égide da simplicidade e clareza. Este código também, de anos em anos, deve ser atualizado, pois, caso contrário, pode trazer grandes prejuízos à sociedade.

Não basta substituir um funcionário antiquado ou um administrador ineficiente; é necessário, também, que "limpemos as gavetas de sua mesa de trabalho", porque, se não o fizermos, o novo administrador estará usando os velhos métodos e regulamentos usados por seu antecessor, isto é, necessitamos também de reformular as leis, regulamentos e normas de serviço.

O Brasil está necessitando de uma limpeza e arrumação de todas as suas "gavetas" burocráticas, administrativas, educacionais e comerciais. O nosso Código Comercial, uma das peças mais importantes para a Nação, é centenário e fala numa linguagem tão arcaica que parece a de Camões, confundindo um capitão de navio com um comerciante, além de outras coisas sem o menor sentido atualmente. **Toda a nossa legislação necessita ser reagrupada, aliadas as exigências que tenham perdido sentido e simplificar grande parte das 120 mil leis que existem no País.** Tanto para o comércio como para a indústria, existe uma quantidade de leis tão grande que há necessidade de um estudo, de uma revisão, simplificação e codificação. Para isto temos também de preparar os nossos funcionários, juristas e toda a máquina burocrática que forma o nosso mecanismo de fazer leis. **O programa de renovação da nossa mentalidade**

deve incluir estágios de nossos burocratas ou funcionários em países mais adiantados, para verem, por experiência própria, como são realizadas as coisas lá; como é feito o controle fiscal; quais as exigências que devem ser feitas às empresas ou firmas comerciais. Devem incluir estudos como: — Será necessário o Alvará de Localização? — Será que uma firma pequena deve ter as mesmas exigências que uma firma grande? — Será que devemos exigir de uma firma que nasce as mesmas exigências que uma outra já consolidada? — Quais as novas leis que poderiam ser consideradas para o caso brasileiro? — É possível reduzir o número de livros fiscais obrigatórios? — É possível dispensar a escrita oficial para pequenos negócios e exigir um controle fiscal semelhante ao dos consultórios médicos ou escritórios de profissionais liberais?

A EQUAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO

No passado, os economistas discutiam os fatores do desenvolvimento de uma nação, atribuindo os mesmos ora ao carvão, ao ferro, ao petróleo, ora a outro bem material qualquer. Atualmente, todos concordam que, embora uma jazida mineral e outras riquezas materiais facilitem o desenvolvimento, o elemento mais importante é o homem. Todos os trabalhos de análises do desenvolvimento vêm confirmando aquilo que a intuição pressentia: **todo o progresso é consequência do dinamismo do homem e isto só é possível quando há confiança e quando se desenvolve o espírito de equipe.** Assim LAURENCE WYLIE (A LA RECHERCHE DE LA FRANCE), analisando certas deficiências do desenvolvimento atual da França,

acha que a falta de confiança tem sido a maior responsável, quando afirma:

"... esse princípio formulado pelos franceses, segundo o qual os homens são, por natureza, hostis e egoístas. Como os franceses supõem que os homens são hostis, trataram de proteger-se dos outros por uma complicada rede de leis inteiramente conforme à tendência francesa, para limitar e definir, cuidadosamente, todos os aspectos da existência humana. A camisa-de-força que daí resulta impede, naturalmente, qualquer transformação".

Essa mesma análise vamos também encontrar em JACQUES ELLUL (A TÉCNICA E O DESAFIO DO SÉCULO), quando analisa as causas da estagnação material de Roma:

"Apesar de serem criados alguns aparelhos de manuseio (forjas, prensas, arado, etc.), entre o Século I A.C e o Século I D.C. a partir do fim do Século I D.C. não se inventa nada, não se cria nenhum aparelho novo; tudo se paralisa pelo desenvolvimento de uma teia de leis que procura regulamentar tudo, prever tudo, deixando o homem absolutamente inerte".

Interessante é que, quando decai a confiança, decai o espírito de equipe, e, também, quando decai o espírito de equipe, decai a confiança. A queda de qualquer um desses dois fatores provoca a queda do outro e a decadência dos dois provoca o atraso social e o subdesenvolvimento. Esta análise também é corroborada pelo professor MONOD, quando adotou

e desenvolveu alguns aspectos da teoria dos pós-darwinistas:

"Veamos então o que aconteceu com o homem, a partir do ZINGANTROPO: ele já ficava de pé, mas seu cérebro não pesava mais do que o do gorila e ele não era muito mais inteligente do que o macaco. Mas eis que ocorre neste rústico cérebro do ZINGANTROPO uma revolução: a mutação de algumas células. Obra do acaso. E o ZINGANTROPO, pela primeira vez na história da vida,

pôde utilizar uma linguagem articulada. Desde então ele está preso nos laços da seleção natural: ele será homem. Primeira consequência da mutação: o ZINGANTROPO, munido de um meio de comunicação, vai poder caçar animais de grande porte, em bandos. É o começo da seleção natural. Não serão mais os fracos a serem eliminados, mas os menos dotados. O cérebro dos hominianos aumenta de volume, os efeitos da seleção tornam-se mais fortes. Ra-

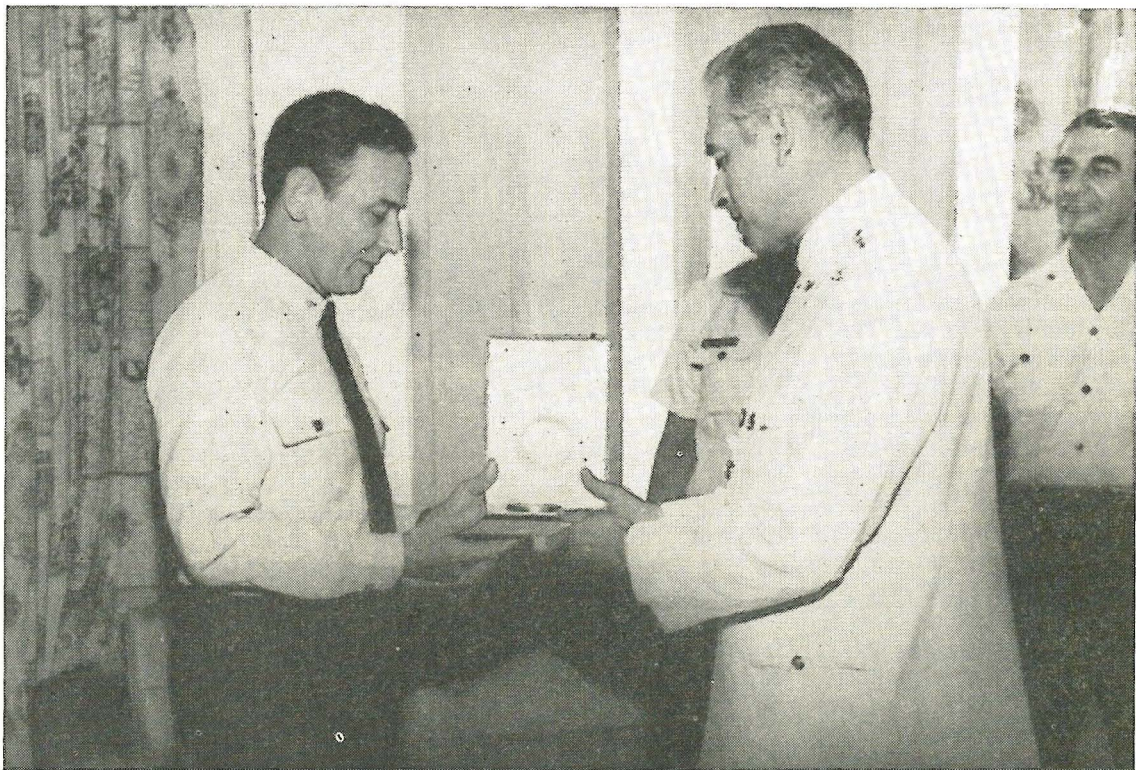
mificam-se e desenvolvem-se em torno do sistema nervoso. Isto, evidentemente, é só uma hipótese, mas ela é tentadora: o homem fabricado em parte por sua linguagem".

Pela análise dessas idéias, a equação do desenvolvimento mostra-se com uma seqüência simples.

COMUNICAÇÃO
CONFIANÇA
EQUIPES
DESENVOLVIMENTO

ADIDO COLOMBIANO RECEBE PLACA

Em cerimônia realizada no QG da 3.ª Zona Aérea, o Coronel German Gutierrez Caicedo, Adido Militar da Colômbia, recebeu do Major-Brigadeiro Faber Cintra a Placa "Amigo da 3.ª Zona Aérea". A foto abaixo fixa o flagrante dessa Cerimônia.



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.

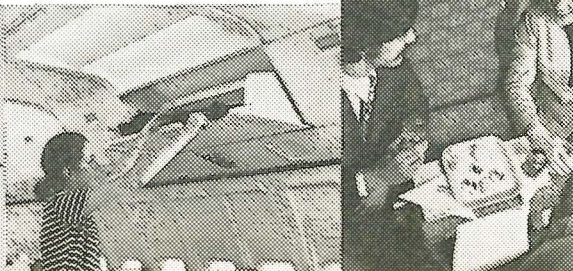
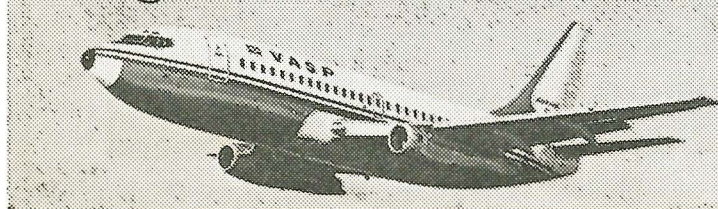
Muito justo o Jumbinho da VASP vir com essas inovações.

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



ORIENTAÇÃO...

Esse esporte desconhecido

Major-Aviador WALMIKY CONDE FILHO

Dentro do efetivo de nossas Forças Armadas, poucos são aqueles que têm condição de se deslocar rapidamente na mata ou fora dela, partindo de um ponto para outro, ambos predeterminados, embora tal procedimento seja por demais fácil para aqueles que têm um mínimo de instrução. E qual a razão de nos encontrarmos nesta situação?

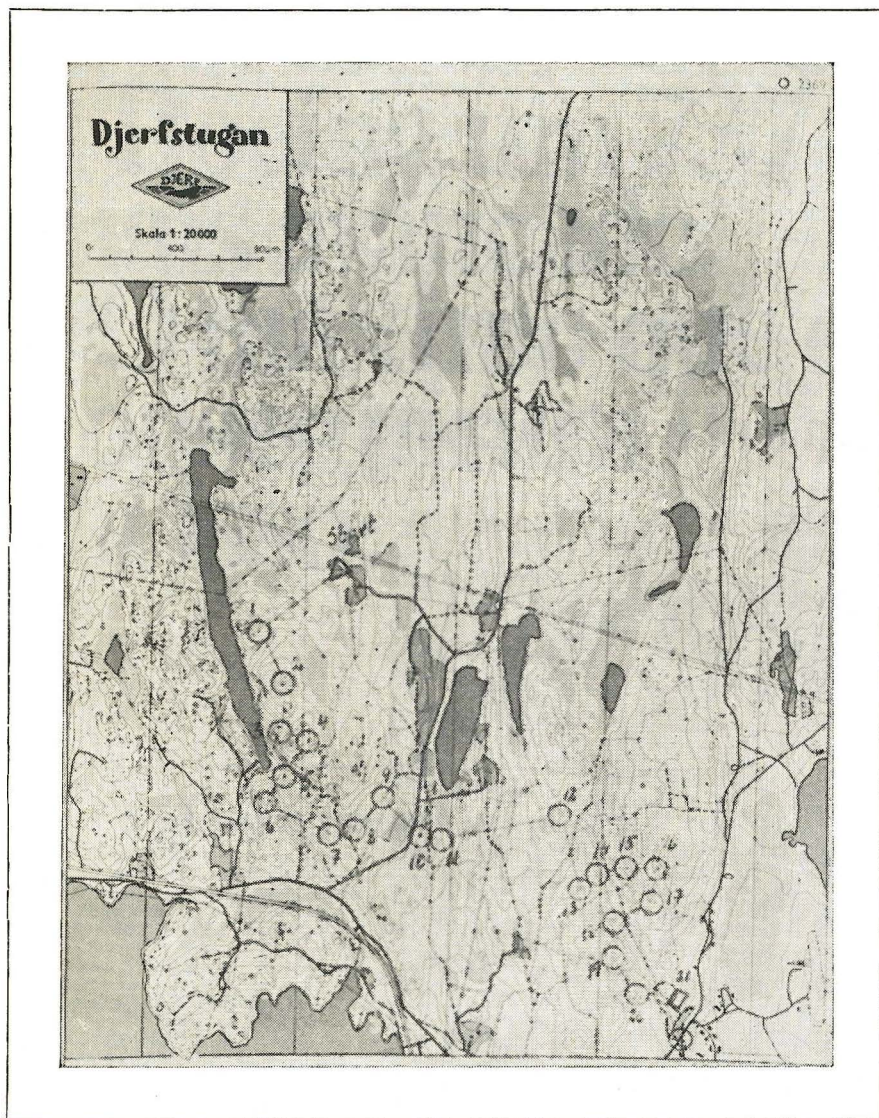
Muito simples. O Brasil possui uma longa costa e sua população nela se concentra. Por isso, realmente é muito mais agradável passar as horas de folga numa boa praia, do que se internar nas matas para ser

picado por mosquitos e outros insetos. A ausência de boas estradas também colabora para que o brasileiro se mantenha estático, fugindo à vida ao ar livre, não desfrutando desta imensa riqueza natural que é o nosso interior, quer nos vales, nas serras, nos planaltos, sem contudo se esquecer da zona litorânea.

Mas com o crescente número de excelentes rodovias, dia a dia tem aumentado a procura de novas atividades, tais como o montanhismo, o "camping", a pesca de rio e tantas outras. Acreditamos ser o momento preciso para lançarmos uma ati-

vidade esportiva muito comum na Europa, chamada ORIENTAÇÃO. Através desta atividade, o europeu, além de manter o salutar contato com a natureza, realiza o seu indispensável treinamento físico, pela corrida que, sendo a mais antiga atividade física que se conhece, é, paradoxalmente, o mais moderno e melhor treinamento de nossos dias.

Por ser um esporte natural, a Orientação de pouco necessita em questão de apoio material. Uma bússola e uma carta geográfica atualizada constituem tudo o que se requer para praticá-la. Se quisermos sofisticá-



Uma carta típica para Orientação. Dezenas de detalhes facilitam o trabalho do atleta na mata

la um pouco, podemos utilizar um calçado com solado especial, meias compridas mais resistentes, com um anteparo para proteger a canela, e uma roupa inteiramente de "nylon" que evitará os ferimentos provocados por espinhos e galhos secos. Qualquer tipo de bússola pode ser utilizado. Entretanto, os suecos desenvolveram uma totalmente voltada para Orientação, em vários modelos, produzida pela Indústria

Silva, que possui representação no Rio de Janeiro.

Se a bússola pode ser comprada facilmente, assim como o vestuário pode ser produzido no Brasil, resta-nos somente a carta geográfica que, em nossa opinião, é o ponto mais importante, isto porque o orientador joga todo o seu preparo, toda a sua inteligência, toda a sua técnica em cima da carta, dela retirando os detalhes mínimos

necessários a um deslocamento rápido, seguro e preciso.

Evidentemente que nós não estamos nas mesmas condições de produção de cartas de Orientação que os europeus. Basta considerar a gritante diferença em área existente entre o Brasil e qualquer país da Europa, para se ver que tudo para nós é muito mais difícil, neste setor. É lógico que temos muito que aprender, também, no setor de confecção deste tipo especializado de carta. Não quer dizer que somos tecnicamente deficientes, pois mesmo o país mais poderoso financeiramente e com uma das mais avançadas tecnologias do mundo atual, os Estados Unidos da América, não conseguiu produzir uma carta de Orientação. Foi preciso que técnicos suecos lá fossem realizar o primeiro trabalho, que inclui a confecção de uma carta e o treinamento de técnicos especializados.

Esse também é o nosso caminho. Devemos trazer mapeadores suecos especializados em cartas para Orientação, para que nossos técnicos possam aprender detalhadamente, em nosso tipo de terreno, como se deve confeccionar tal tipo de carta. O Serviço Geográfico do Exército e o IBGE poderão, após os primeiros ensinamentos, desenvolver o setor cartográfico de Orientação, pois possuem elementos técnicos altamente capazes. Basta que seja dada a partida.

Do ponto de vista técnico, a Comissão Desportiva das Forças Armadas (CDFA) iniciou o estudo da Orientação no ano de 1970, enviando a Aalborg, Dinamarca, uma Delegação composta de três Oficiais Superiores, um de cada Força, para, como observadores ao IV Cam-

peonato de Orientação do Conselho Internacional do Esporte Militar (CISM), verificar a viabilidade da introdução desta atividade esportiva no Brasil. Como me encontraria em Colmar, França participando do Campeonato de Pentatlo Aeronáutica Internacional Militar (PAIM) daquele ano, solicitei ao meu Comandante autorização para prosseguir para Aalborg, por meios próprios, a fim de que pudesse assistir ao Campeonato de Orientação. Uma vez o pedido concedido, segui para Aalborg após o PAIM, incorporando-me à Delegação Brasileira.

Nós já havíamos lido alguma documentação sobre Orientação, mas nenhum de nós poderia imaginar o quanto era interessante esse esporte.

Pudemos trocar idéias com os melhores praticantes do mundo que são os finlandeses, suecos, noruegueses e suíços, além de saber como franceses, austríacos, norte-americanos, belgas, luxemburgueses e dinamarqueses desenvolviam o seu treinamento.

O relatório dessa primeira delegação deu margem para que a CDFA mandasse uma outra a Oslo, Noruega, em 1971, desta vez para competir.

A Delegação foi constituída por militares do Exército e da Aeronáutica, selecionados após vários testes. Tive nova oportunidade de estudar o assunto e aprender novas técnicas, pois fui designado Assessor do Chefe da Delegação, General de Brigada Gentil Marcondes Filho. Esse grupo pioneiro em Campeonatos muito sofreu, pois tudo era novo, a começar pela carta. Nela se podiam ver representadas pedras com cerca

de 1 metro de altura e filetes de água corrente com pouco mais de meio metro de largura; enquanto a equidistância das curvas de nível de nossas cartas era de 20 metros, a da que utilizamos era de 5 metros, o que quer dizer que tínhamos nas cartas locais muito maior número de linhas.

A dificuldade para se interpretar uma carta dessas era tão grande que, na primeira vez que entramos na mata para competir, em um treinamento, toda a equipe se perdeu.

Mas a facilidade de adaptação do brasileiro aliada ao estímulo constante e preciso do General Gentil fizeram com que, após poucos treinamentos, a equipe entrasse em competição numa condição tal que, embora não dando margem a pensar-se numa colocação de destaque, permitiria que ao menos se completasse o percurso, o que para nós já seria uma vitória. E tal aconteceu, uma vez que conseguimos inclusive chegar à frente dos belgas na contagem final e, para surpresa geral, batemos os norte-americanos em uma das provas.

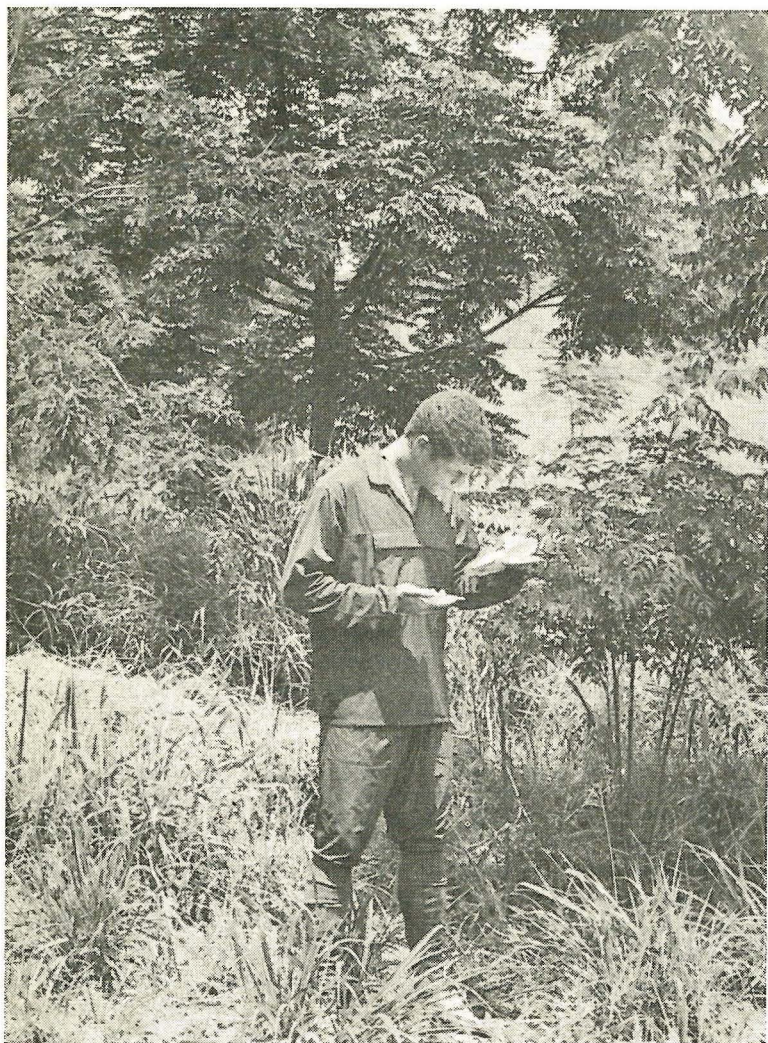
Esse resultado muito nos animou, mas, para nossa satisfação, animou muito mais aos suecos, que viram a possibilidade de desenvolver na América do Sul, com sucesso, um esporte nacional da Escandinávia. Surgiu de imediato o convite para que uma equipe Brasileira fosse à Suécia, no ano de 1972, com um mês de antecedência ao VI Campeonato de Orientação do CISM, a fim de ser treinada por técnicos suecos.

O convite foi aceito e, durante os meses de julho e agosto de 1972, nove brasileiros rea-

lizaram um intenso treinamento em solo sueco. O programa foi tão intenso que cada corredor percorreu cerca de 220 km, na mata, ao seu final. Como resultado, tivemos uma participação brilhante no Campeonato do CISM, sendo que a equipe dividiu ao meio a marca registrada no ano anterior, fato que por si só mostra o que foi sua apresentação.

Fazemos questão de registrar que o Brasil foi o 10.º colocado. Se levarmos em consideração que, ao ser realizado o I Campeonato, os norte-americanos dele participaram ficando em 8.º lugar e, após 5 Campeonatos, ainda continuam em 8.º lugar, tendo obtido a mesma colocação em todas as competições, fica muito fácil de se comprovar o quanto é difícil progredir-se nesse esporte, valorizando ainda mais o trabalho da equipe brasileira. E, mais, esta equipe obteve um resultado, em tempo, que a aproximou bastante dos norte-americanos, belgas, dinamarqueses e austríacos, mostrando que o brasileiro se adapta a qualquer modalidade esportiva e que, se nos forem dados os meios necessários, poderemos atingir uma performance que nos colocaria em uma posição de destaque no meio da elite internacional de Orientação.

Desses últimos três anos que pudemos participar de Campeonatos de CISM, quer como observadores, quer como competidores, chegamos à conclusão que o atleta, para obter um resultado satisfatório, deve, além de ter o conhecimento básico da prova, saber ler muito bem a carta, possuir um raciocínio lógico e instantâneo e, sobretudo, ser um corredor de bom para ótimo, no mínimo. Essas características interligam-se



O Ten Uderci, da FAB, se orienta durante um Percurso de Orientação

fortemente, pois, após ler a carta, o orientador deve decidir rapidamente qual o melhor caminho dentro do percurso que deve realizar e, aí, desenvolver a maior velocidade possível, uma vez que a prova é contra o cronômetro.

E, nesse ponto, confirmamos a nossa afirmação inicial de que poucos são aqueles, dentro de nossas Forças Armadas, que

são capazes de se deslocar rapidamente de um ponto para outro predeterminado. Provamos tal fato através da participação da Marinha de Guerra no I Campeonato de Orientação das Forças Armadas, realizado esse ano no Rio de Janeiro, onde essa Força Armada foi representada por uma equipe de Fuzileiros Navais. Como sabemos, os Fuzileiros são uma tropa de elite de nossa Marinha, bem

adestrados, que realizam periodicamente as mais diferentes manobras militares. Contudo, essa equipe perdeu-se totalmente no primeiro percurso e quase que integralmente no segundo. Isto porque desconhecia completamente os detalhes básicos de Orientação. Comprovamos isto pois nós mesmos demos as primeiras e únicas orientações, momentos antes da partida para o primeiro percurso, apesar da nossa condição de técnico da equipe da Aeronáutica. A nossa própria equipe era constituída totalmente de elementos da Escola de Especialistas de Aeronáutica, única Unidade da Força Aérea a praticar Orientação. A própria equipe do Exército tinha como base elementos da Brigada Aeroterrestre, o que mostra a pequena difusão desse esporte.

Muitos dizem que a Orientação é uma Prova de Patrulha melhorada. O fato é que a Patrulha é também uma Orientação, mas uma Orientação primária. Qualquer pelotão do Exército Sueco deixa para trás, em muito, o melhor pelotão das nossas Forças Armadas, em uma prova de Patrulha, pois desde os 7 anos de idade o sueco participa de competições de Orientação. Se introduzirmos a Orientação na instrução do nosso recruta, em muito pouco tempo teremos um grande número de adeptos a esse esporte. E será uma reação em cadeia, pois os instrutores, monitores e participantes levarão o esporte à sua família e estaremos, então, formando uma base sólida desse tradicional esporte escandinavo.

Uma coisa é certa: se derem os meios materiais, nós, orientadores, cumprimos a nossa missão com real sucesso.

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 voo 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.

BOGOTÁ

MANAUS

BRASÍLIA

RIO



CRUZEIRO NA ESCALADA INTERNACIONAL



**NOVO CHEFE DO
ESTADO-MAIOR**

Assumiu a Chefia do Estado-Maior da Aeronáutica, no dia 21 de março, o Tenente-Brigadeiro Paulo Sobral Ribeiro Gonçalves, nomeado para esse importante cargo pelo Presidente Médici.

A solenidade de posse foi presidida pelo Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Joelmir Campos de Araripe Macedo, no salão térreo do Ministério da Aeronáutica, em Brasília.

Tenente-Brigadeiro Paulo Sobral

**NOVO COMANDANTE
DO COMGAR**

Presidida pelo Ministro da Aeronáutica, Ten Brig Joelmir Campos de Araripe Macedo, realizou-se no dia 18 de março, na Base Aérea de Santa Cruz, a passagem do cargo de Comandante do Comando Geral do Ar, do Ten Brig Paulo Sobral Ribeiro Gonçalves para o Ten Brig Roberto Faria Lima.

Durante a solenidade, 16 aviões Xavante, jatos de emprego militar produzidos no Bra-

sil, sobrevoaram a Base Aérea de Santa Cruz.

O Ten Brig Paulo Sobral, em sua "Ordem do Dia", agradeceu a todos quantos colaboraram com o seu comando, mencionando a satisfação e a confiança no futuro advindas pelo "equacionamento e breve solução para o problema do reequipamento da Força Aérea"; aduziu que "são meios adicionais e modernos que virão trazer maior

O cargo foi passado pelo Tenente-Brigadeiro Ary Presser Bello, transferido para a reserva remunerada por ter completado o tempo limite para sua permanência na ativa.

Presenciaram a posse vários oficiais-generais das três Forças Armadas, autoridades civis e convidados especiais.

Agradecendo ao Ministro da Aeronáutica por tê-lo indicado ao Presidente da República para Chefiar o Estado-Maior da Aeronáutica, disse o Brigadeiro Paulo Sobral que se sentia honrado em chegar ao "ápice da carreira" e que pretende honrar a posição de 15.º Chefe do EMAER, na elaboração de planos, projetos e programas, "para melhorar nossa organização".



Tenente-Brigadeiro Faria Lima

capacidade de ação e eficiência para as operações de nossa responsabilidade”.

Em rápidas palavras, o novo Comandante do COMGAR, Ten Brig Roberto Faria Lima, externou a satisfação que sentia e a honra que recebia ao assumir a investidura daquele alto cargo. Manifestou o entusiasmo que sempre impulsionou o seu trabalho e que o seu pensamento estaria voltado para as realizações da Força Aérea Brasileira.

Comando Aéreo

O Comando Geral do Ar tem a missão de preparar o emprego eficiente das Grandes Unidades Aéreas, na realização de operações militares, reais ou

simuladas, da Força Aérea Brasileira.

Compreende quatro Comandos: o Comando Aerotático (COMAT), responsável pelas operações aéreas de apoio em proveito do Exército e da Marinha; o Comando Costeiro (COMCOS), a quem cabe o reconhecimento de longo alcance sobre o Território Nacional e águas territoriais brasileiras, incluindo o reconhecimento visual, fotográfico, meteorológico e eletrônico, e mais as missões de patrulha anti-submarino e as de busca e salvamento; o Comando de Transporte Aéreo (COMTA), que tem colaborado nas atividades em benefício da integração nacional, na evacuação aeromédica e no apoio às

demais Forças Armadas, sendo o responsável pelo transporte aéreo logístico; e, finalmente, o Comando Aéreo de Defesa Aérea (COMDA), que abrange unidades de interceptação aérea e o serviço de vigilância no ar, compondo o complexo da Defesa Aérea.

Cerca de 70% da infra-estrutura montada para controlar o espaço aéreo servirão, também, para o controle do tráfego aéreo, o que resulta na constituição de um sistema integrado de defesa aérea e controle do tráfego aéreo.

É parte deste sistema o avião MIRAGE III, bissônico que atinge Mach 2.2, atualmente sediado na Base Aérea de Anápolis.

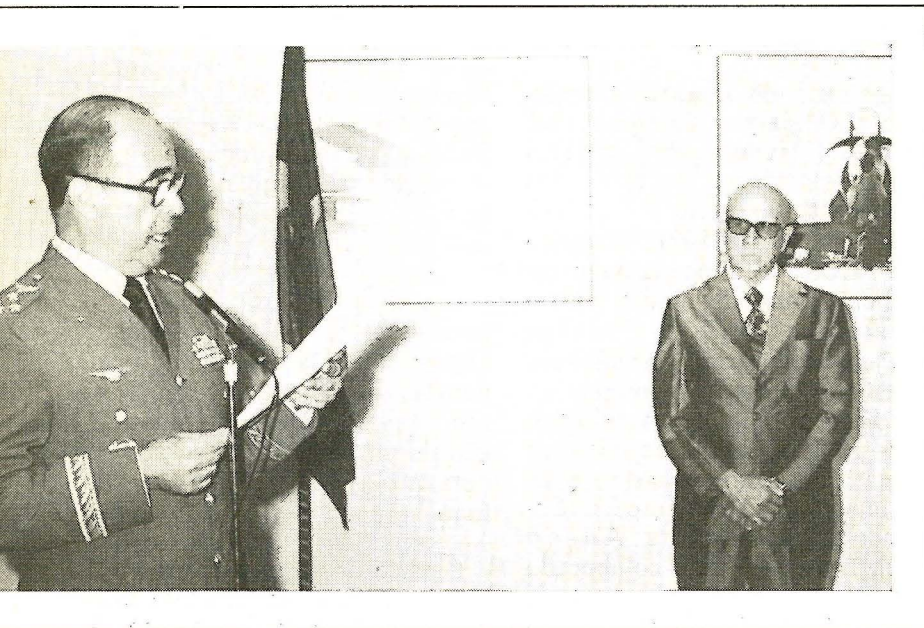
USAF ENTREGA À FAB TROFÉU DE SEGURANÇA DE VÔO

“As realizações profissionais excepcionais do 1.º Esquadrão do 1.º Grupo de Transporte redundam no mais alto crédito para este Esquadrão, bem como para toda a Força Aérea”, foram algumas das palavras ditas pelo General John Liset, Chefe da Seção da USAF, da Comissão Militar Mista Brasil-Estados Unidos, ao entregar a Placa de Segurança de Voo, ganha pelo 1.º/1.º GT, por sua eficiente operacionalidade durante o ano de 1971.

A cerimônia foi realizada na Base Aérea do Galeão e presidida pelo Tenente-Brigadeiro Jair Américo dos Reis, Inspetor Geral da Aeronáutica, estando presentes o Tenente-Brigadeiro Roberto Faria Lima, Comandante do Comando Geral do Ar, Oficiais da FAB e da USAF.



O General John Liset entrega a Placa de Segurança de Voo ao Ten Cel Granja, Cmt do 1.º/1.º GT. À esquerda o Cel Motta Praes, Cmt da Base do Galeão



O Tenente-Brigadeiro Deoclécio, na presença do Ministro da Aeronáutica, lê o seu discurso de posse como Comandante-Geral do Pessoal

COMGEP tem novo Comandante

"No Ar e em Terra, cada vez mais, a Aeronáutica se transforma numa atividade complexa e sofisticada", palavras ditas pelo Tenente-Brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira, ao assumir, com a presença do Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Araripe Macedo, o cargo de Comandante do Comando Geral do Pessoal, que lhe foi transmitido pelo Major-Brigadeiro Roberto Julião Cavalcante de Lemos, que respondia, interinamente, por aquela importante função.

Esta solenidade, realizada dia 3 de abril, no Salão Nobre do Ministério da Aeronáutica, contou com a presença de grande número de Oficiais-Generais da FAB, representantes das outras Forças Armadas e convidados.

Disse também, o novo Comandante do COMGEP: "A nossa geração, as que nos precederam e as mais novas sabem muito bem das relações dos destinos da Aviação com os destinos do nosso Brasil. Sua empresa tem sido, desde o início, ligar para integrar e tranquilizar para desenvolver. Assim, sua obra tem sido colaborar na Ordem e no Progresso de nossa Pátria. Para essa obra, sua ferramenta é o Avião. Para o trabalho dessa ferramenta um elemento é essencial: o homem. Sem ele, mesmo neste mundo da cibernética de hoje e de amanhã, pouco poderá ser feito, porque não há, nem haverá máquina que possa incorporar as possibilidades eternas e grandiosas do espírito humano".

Sem sombra de dúvida foi repleto de substanciosos conceitos o discurso de posse do Ten Brig Deoclécio Lima de Siqueira, em harmonia, aliás, com a sua sólida cultura profissional e geral. Assim, pois, valemo-nos do ensejo para transcrever, ainda, os seguintes trechos:

— "No campo da Administração Geral da vida profissional do nosso homem, civis e militares, tenho para mim que o aspecto humano deve presidir este setor, certo, porém, de que, fora do cumprimento do dever, o homem se desumaniza, porque se perde no vazio de uma vida sem objetivo. Assim, o serviço deve ser a nossa mística, porque o serviço é o dever".

— "Para finalizar, buscando numa síntese o rumo a seguir, recordo a máxima sempre lembrada pelo nosso grande Eduardo Gomes: "Comandar é prover e prever". Neste pensamento está a magnitude da tarefa e, também, a condicionante indispensável: a previsão. Assim, quanto mais cresce a nossa Aviação, mais cresce a necessidade de planejar, porque planejar é prever".

O Brigadeiro Lemos, por sua vez, em seu discurso de despedida, depois de analisar a grande participação que o Comando Geral do Pessoal possui no trato de problemas no âmbito do Ministério da Aeronáutica, desejou ao seu sucessor votos de felicidades no desempenho do novo Comando.

A essas palavras votivas juntamo-nos todos nós da REVISTA AERONÁUTICA que, em tantas oportunidades, já tivemos o privilégio de contar com o valioso apoio do Ten Brig Deoclécio, nos trabalhos desta publicação.

"O sucesso do Transporte Aéreo Brasileiro assenta-se no idealismo do Estado, casado com o da Livre Empresa", essas foram palavras proferidas pelo Tenente-Brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira, ao passar o cargo de Presidente da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI) ao Major-Brigadeiro Edívio Caldas Sanctos.

Em outro trecho do seu discurso, o Brigadeiro Deoclécio disse que "Neste instante, em que me vêm à memória os aspectos de mais realce na minha passagem por esta casa, uma palavra também de admiração para aqueles que, juntamente com o Estado, representam a nossa política, porque são os que a executam: os Transportadores Aéreos de Nossa Bandeira".

"Ainda mais, em suas atividades internacionais, esses transportadores carriaram para a economia nacional, somente em 1972, a grosso modo, a expressiva quantia de 150 milhões de dólares". E finalizando, "no Brasil, o povo não paga parte das passagens dos que viajam de avião, embora o valor das mesmas seja, em princípio, o mesmo de todos os outros países, porque é fixado, basicamente, em função distância, por um órgão internacional".



O Ministro Araripe Macedo cumprimenta o Brig Edívio

Novo Presidente da CERNAI

Fala o novo Presidente

O Brigadeiro Edívio Caldas Sanctos acentuou que:

"Trabalhando em perfeita integração com o Departamento de Aeronáutica Civil, com a certeza de que as nossas relações

com os países amigos se conservarão no alto nível de cordialidade e entendimento em que sempre foram mantidas, e com a colaboração leal e eficiente dos membros do Plenário e da Administração da CERNAI, estou certo de que a nossa missão será levada a bom termo".



EXPOSIÇÃO SOBRE SANTOS DUMONT

O pioneirismo de Santos Dumont na conquista dos ares é reconhecido por toda a imprensa mundial; suas proezas foram realizadas publicamente e quase todas disputando prêmios. Foi por isso que Tomas Edison, o mago da luz, escrevendo ao "Pai da Aviação", disse: "A Santos Dumont, pioneiro dos ares, ho-

menagem de Edison". A declaração é do historiador Trajano Quinhões, Diretor do Patrimônio Histórico da Guanabara, na inauguração da Exposição sobre o centenário de nascimento de Santos Dumont, no Real Gabinete Português de Leitura, dia 25 de abril deste ano.



Cel João Luiz M. Fonseca

Em ato presidido pelo Major-Brigadeiro Clovis Labre de Lemos, assumiu o Comando da Base Aérea de Canoas o Coronel-Aviador João Luiz Moreira da Fonseca. A função foi transmitida pelo Coronel-Aviador Cleorys Maia Dallalana, nomeado para a Chefia do Estado-Maior do Comando Aerotático (COMAT).

Ao assumir o novo comando, o Coronel-Aviador João Luiz Moreira da Fonseca, repetindo palavras do General Adolf Galland, disse que "a aviação de caça, por definição, é uma arma de elite. É um instrumento afiado como navalha, que precisa ser utilizado, ao mesmo tempo, por mãos firmes e estáveis".

Ao despedir-se, o Coronel-Aviador Cleorys Maia Dallalana disse acreditar ter cumprido a missão a que se propusera, "e, acima disso, conheci verdadeiros soldados dedicados e altruístas, voltados para o serviço da Pátria, componentes desta excelente equipe, que é a Base Aérea de Canoas, os reais artífices da jornada de que participei como Comandante".

O novo Comandante da Base Aérea de Canoas é natural da Guanabara, onde nasceu em 15 de abril de 1924. Possui os seguintes cursos: Curso de Formação de Oficiais-Aviadores, Curso de Piloto Combatente em Aviões de Caça, Curso de Aperfeiçoamento de Oficiais-Aviado-

res, Curso de Treinamento e Vôo por Instrumentos em Aviões de Caça a Reação (T-33), Curso de 1.º Piloto de Transporte Aéreo, Curso de Instrutor padronizado do Comando de Transporte Aéreo, Certificado de Checador de Pilotos do Comando de Transporte Aéreo, Curso de Estado-Maior da Aeronáutica, Certificado de Piloto de Guerra Honorário da Força Aérea do Chile, Curso Superior de Comando. Tem 27 anos de serviço e 6 800 horas de vôo.

Ao assumir o Comando, o Coronel-Aviador João Luiz Moreira da Fonseca afirmou: "Ao dirigir-me aos senhores pela primeira vez, o faço dominado de grande emoção, pois, além da honra de ser designado para o cargo de Comandante desta Base, encontro-me diante de uma tropa cheia de entusiasmo e com a consciência tranqüila do dever cumprido. Ao sair aspirante a oficial-aviador, em 1946, tive a felicidade de ser classificado na Base Aérea de

Santa Cruz, permitindo, assim, o meu primeiro contato com os bravos pilotos do 1.º Grupo de Aviação de Caça, que, com o desempenho heróico nos céus da Itália, marcou uma página de ouro na história da nossa Força Aérea.

Agora, mais velho, porém ainda com o mesmo entusiasmo dos tempos idos de 40, devo repetir as palavras do grande caçador, General Adolf Galland:

"A caça, por definição é uma arma de elite. Confiando a Mãos selecionadas aviões de preço incalculável e que foram concebidos por engenheiros de gênio e executados por especialistas conscienciosos, criou-se um instrumento de extraordinária eficácia, mas também de extrema delicadeza. Instrumento afiado como navalha, que precisa ser utilizado, ao mesmo tempo, por mãos firmes e estáveis. Se usado como faca de açougueiro, não se deve espantar em vê-lo embotado".



Brig Labre e Cel João Luiz palestram com senhoras de Oficiais da Base

Novo Comandante da Base é Piloto de Caça com 6 800 horas de vôo



O Coronel Motta Paes (à direita) passa em Revista a Tropa. Ao seu lado, o Coronel José de Carvalho

BASE AÉREA DO GALEÃO Tem novo Comandante

Agradecendo às altas autoridades do Governo a confiança nele depositada, destacando a importância do trabalho de equipe, filosofia que adotará no exercício de suas funções, com vistas ao êxito da missão que lhe foi confiada pelo Ministro Joelson Campos de Araripe Macedo, da Aeronáutica, assumiu, a 1 de março, o Comando da Base Aérea do Galeão, o Coronel-Aviador Antonio da Motta Paes Júnior.

Ao deixar o Comando da Base Aérea do Galeão, o Coronel-Aviador Jorge José de Carvalho, designado para dirigir o Depar-

tamento de Ensino da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, assinalou sua satisfação em passá-lo ao Coronel Motta Paes, a quem classificou como um dos mais brilhantes oficiais superiores da FAB, com uma folha de serviços que o credencia ao exercício das mais elevadas funções da carreira que abraçou e, por isso mesmo — segundo acentuou — dispensa apresentações.

Deixou o ex-Comandante u'a mensagem de otimismo a seus ex-comandados: "Nosso ideal é sublime. Passamos nós, passam os outros, e, nos rastros que deixamos, fica impressa a ação

para que a posteridade entenda que se trabalhou na construção de uma coletividade melhor".

Em seu discurso de posse, o Coronel Motta Paes assinalou a participação da Base Aérea do Galeão na história da Aviação Militar e da Aeronáutica Brasileira. Sede do Correio Aéreo Nacional, a Base participa, com destaque, na composição do CAN, com suas quatro unidades e, na segurança da área, atendendo ainda ao trânsito, de especial importância.

Acrescentou caber-lhe, agora, e aos seus comandados unir esforços para prosseguir no cum-

primento da missão, segundo as diretrizes emanadas dos Altos Comandos da Força Aérea Brasileira.

PILOTOS HONORÁRIOS DO EQUADOR

O Presidente da República do Equador, General-de-Brigada Guillermo Rodrigues Lara, por Decreto de 28 de fevereiro de 1973, outorgou, ao Major-Brigadeiro Faber Cintra e Cap Av Sérgio R. C. Siqueira, as Asas de Comandante-Piloto e Chefe-Piloto Honorários da Força Aérea Equatoriana.

As insígnias e os diplomas dos títulos concedidos àqueles oficiais brasileiros foram entregues pelo Adido Aeronáutico do Equador no nosso País, o Tenente-Coronel Francisco Aguirre Armandaris. A foto ao lado fixa um flagrante do evento.



O Brig Faber Cintra recebe do Ten Cel Aguirre as insígnias e o Diploma do seu novo Título

CURSO PARA PILOTOS DE HELICÓPTEROS

O Centro de Instrução de Helicópteros (CIH), sediado na cidade de Santos, Estado de São Paulo, iniciou mais um Curso para formação de Pilotos de Helicópteros H-13-H.

Foi matriculado no curso um total de 28 alunos, entre oficiais superiores e subalternos. O H-13-H é um aparelho básico para instrução dos pilotos de helicópteros da FAB e mais tarde os seus integrantes poderão pilotar máquinas mais sofisticadas, inclusive o UH-1D a jato, com grande raio de ação, utilizados no SAR e o UH-1H, tam-

bém a jato, que equipa os Esquadrões Mistos de Reconhecimento e Ataque. É dotado de armamento composto de foguetes e metralhadoras, podendo, ainda, transportar 12 soldados equipados.

BRASIL FIRMA ACORDO SOBRE SALVAMENTO DE ASTRONAUTAS

O Presidente Garrastazu Médici assinou decreto promulgando o Acordo Sobre Salvamento e Restituição de Astronautas e Objetos Lançados ao Espaço Cósmico, realizado em Londres, Washington e Moscou, a 22 de abril de 1968, e que entrou em vigor, para o Brasil, em 27 de fevereiro passado, data em que foram depositados os instrumentos brasileiros de adesão nas citadas capitais.

Foi considerada, no acordo, a grande importância do Tratado

sobre os Princípios Reguladores das Atividades dos Estados na Exploração e Uso do Espaço Cósmico, inclusive a Lua e outros corpos celestes. O instrumento internacional pede toda assistência por parte dos países assinantes para os astronautas, em casos de acidente, perigo ou aterragem de emergência. A pronta e segura restituição de astronautas e objetos lançados ao espaço cósmico constitui dispositivo deste acordo que deseja desenvolver e dar expressão mais concreta aos deveres de todos quantos se lancem à pesquisa aeroespacial, promovendo a cooperação internacional na exploração pacífica e uso do espaço cósmico.

O documento assinala, ainda, que seus dispositivos foram movidos por sentimentos de solidariedade humana.

Deveres do Brasil

Se o Brasil for informado ou descobrir que um objeto espacial ou qualquer uma de suas

partes voltaram à Terra em território sob seu controle, no alto-mar, ou lugar fora da jurisdição de qualquer Estado, deverá notificar a Autoridade lançadora e o Secretário Geral das Nações Unidas do ocorrido.

A pedido do país lançador, os objetos enviados ao espaço cósmico ou partes componentes encontradas além dos limites territoriais do Estado lançador deverão ser restituídas à Autoridade lançadora ou mantidas à disposição da mesma, devendo ser fornecidos dados de identificação, antes da restituição.

Todas as despesas de salvamento e restituição de um objeto espacial ou de suas peças componentes serão arcadas pelo País lançador.

Qualquer País contratante que tiver informação ou descobrir que uma nave espacial sofreu acidente, está em perigo ou fez aterragem forçada ou involuntária em território sob sua jurisdição, no alto-mar, ou em outro local fora da jurisdição de qualquer Estado, deverá imediatamente: comunicar à autoridade lançadora, ou em caso de não identificá-la, impossibilitando estabelecer-se um comunicado direto, divulgar o ocorrido com a máxima urgência, por todos os meios de comunicação disponíveis, e informar o fato ao Secretário-Geral das Nações Unidas.

Se, devido a acidente, perigo, pouso forçado ou involuntário, o pessoal de uma nave espacial aterrar em território sob a jurisdição de um País contratante, ele deverá, imediatamente, tomar todas as medidas possíveis para o salvamento, oferecendo toda a assistência necessária. Deverá, ainda, informar com a

máxima urgência à autoridade lançadora e também ao Secretário-Geral das Nações Unidas das medidas tomadas e dos seus resultados.

Os textos do acordo estão escritos em inglês, russo, francês, espanhol e chinês, e serão arquivados pelos Governos subscritores.

"DEMOISELLE" VOLTARÁ A VOAR

O avião construído por Alberto Santos Dumont denominado "DEMOISELLE" — que ficou famoso em Paris, decolará de Curitiba, em exibição oficial.

O programa de TV "Entre Nuvens e Estrelas", o Aeroclube do Paraná, a Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda e a Escola Técnica do Paraná serão responsáveis pelo evento que reviverá a epopéia do insigne brasileiro.

Professores e alunos da Escola Técnica Federal de Curitiba estão vivamente empenhados na execução do projeto e, para tanto, uma comitiva de 4 professores esteve no Museu do Ipiranga, em São Paulo, analisando detalhes para uma perfeita reconstituição do avião que, na época, assombrou o mundo.

Paralelamente, o programa "Entre Nuvens e Estrelas" instituirá um concurso de fantasias, ao qual os candidatos deverão comparecer, por ocasião do novo voo do "Demoiselle", com trajes da época. O candidato que mais se assemelhar a Santos Dumont, fisicamente e

caracterizado, receberá valioso prêmio oferecido pela Municipalidade de Curitiba.

O acontecimento está previsto para o dia 20 de julho — marco do Centenário de nascimento de Alberto Santos Dumont, o "Pai da Aviação".

DAC VAI COBRAR EMOLUMENTOS PARA REGISTRO DE AERONAVES

O Ministro da Aeronáutica, Ten Brig Araripe Macedo, assinou portaria estabelecendo os valores dos emolumentos relativos aos serviços prestados pelo Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB), do Departamento de Aviação Civil, referente às aeronaves civis brasileiras, nos processos de nacionalização, construção e naquelas já matriculadas.

Na elaboração do documento legal, foram consideradas a progressiva elevação dos custos dos serviços, até então oferecidos gratuitamente pelo RAB, na matrícula de aeronaves civis brasileiras, suas inscrições, anotações, certidões, averbações, publicações dos registros e outros atos correlatos. A existência de recursos financeiros próprios propiciará maior dinamização e eficiência do RAB, em favor dos seus usuários.

Principais itens

As aeronaves públicas, da categoria de administrativas federais, pertencentes aos Órgãos da Administração Federal Direta, ficarão isentas do pagamento. As demais aeronaves públicas administrativas, para efeito

de pagamento, são equiparadas às aeronaves privadas de transporte público.

Para simplificação e atualização automática, os valores dos documentos serão calculados na função de múltiplos e submúltiplos do maior salário mínimo vigente no País. Na expedição de 2.ª via de documentos, será cobrado o valor da tabela respectiva, acrescido de 50%.

Em caso de aeronave reconstruída, os emolumentos referentes à sua nova matrícula serão acrescidos de 5 vezes o maior salário-mínimo do País, quando o cancelamento houver sido em decorrência de acidente, e nos demais casos de cancelamento, para nova matrícula, serão cobrados 3 vezes o maior salário-mínimo, além dos emolumentos.

Os reajustamentos dos valores dos emolumentos, face às alterações do salário-mínimo, serão aplicados a partir de 30 dias da publicação dessas alterações em Diário Oficial, e os recursos provenientes da cobrança dos emolumentos relativos aos atos do Registro Aeronáutico Brasileiro serão recolhidos ao Fundo Aeronáutico.

EMBAIXADOR DO JAPÃO VISITA EOEIG

Esteve em visita à Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda, em Curitiba, Estado do Paraná, no dia 20 de março, o Sr. Shigeru Nakamura, Embaixador Extraordinário e Plenipotenciário do Japão no Brasil. O ilustre visitante foi recebido pelo Brigadeiro Nelson Dias de Souza Mendes, Comandante daquele Estabelecimento de Ensino da Aeronáutica, e pelos demais oficiais superiores da EOEIG.



MINISTRO NA AULA INAUGURAL DOS CURSOS DA ECEMAR

O Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Joelmir Campos de Araripe Macedo, compareceu à Aula Inaugural dos Cursos Superior de Comando, de Estado-Maior e de Direção de Serviços, da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica, proferida pelo Tenente-Bri-

gadeiro Roberto Faria Lima, Comandante-Geral do Pessoal da Aeronáutica.

A foto mostra parte da assistência, vendo-se em primeiro plano o Ministro da Aeronáutica entre os Comandantes: do Comando Geral do Ar, Tenente-Brigadeiro Paulo Sobral Ribeiro Gonçalves (à esquerda), e da ECEMAR, Major-Brigadeiro Antonio Geraldo Peixoto.



O Embaixador Sr. Shigeru Nakamura e assessores



"AMICUS CERTUS IN RE INCERTA CERTUS"

AMIGO CERTO NA HORA INCERTA

O Buffalo coloca 9 toneladas de carga em pequenas clareiras. Isso é maravilhoso quando sua necessidade é colocar grandes carregamentos em pequenos campos. Além de sua conhecida capacidade STOL, que permite operações seguras em pistas rústicas e curtas, seu cruzeiro de 245 knots assegura imediata entrega do material desejado no local certo. Deste modo, situações de emergência ou calamidade pública são rapidamente atendidas; basta ter 1 000 pés disponíveis num terreno mais ou menos plano. Quando a pista tiver 2 000 pés, o Buffalo decolará facilmente com 9 toneladas rapidamente carregadas através da rampa traseira, deslizando sobre os roletes afixados no piso.

Assim, grandes carregamentos são colocados com rapidez e segurança em locais altos e quentes ou cercados de densa floresta, locais esses simplesmente inacessíveis a outros aviões ou helicópteros.

Fabricante:

**THE DE HAVILLAND AIRCRAFT
OF CANADA LIMITED**

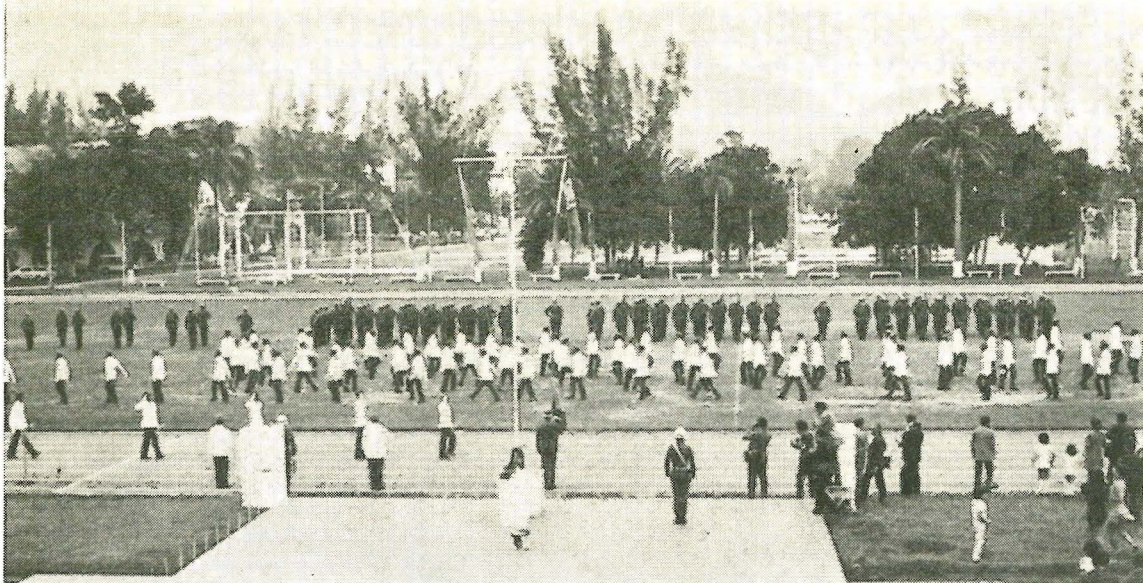
Downsview -- Ontario -- Canadá

Maiores informações:

ERASCA Ind. Com. Ltda. (Represent. no Brasil)

Av. Presidente Wilson, 165 - Gp. 1009

Rio de Janeiro — Guanabara



CESA FORMOU 121 ALUNOS EM MEDICINA AEROESPACIAL

Realizou-se, no dia 23 de março, no Campo dos Afonsos, o encerramento dos cursos promovidos pelo Centro de Especialização de Saúde da Aeronáutica (CESA). A turma era constituída de 121 formandos, entre médicos, farmacêuticos e dentistas.

O Patrono da Turma foi o Ministro da Aeronáutica, Tenente-Brigadeiro Joelmir Campos de Araripe Macedo, que presidiu a solenidade, e Paraninfo, o Comandante Geral do Ar, Tenente-Brigadeiro Roberto Faria Lima.

Em sua Ordem-do-Dia, o Coronel-Médico Miguel Guerra Balvé salientou que: "Hoje, quando a nossa Força Aérea Brasileira ingressa na era supersônica, necessitamos de profissionais capacitados a entender de todos os problemas humanos decorrentes da velocidade, da altitude e do ruído e vibrações das aeronaves que ultrapassam de muito as velocidades do som e atingem as camadas superiores da atmosfera".

Medicina de Aviação

O Centro de Especialização de Saúde, instalado e ativado em

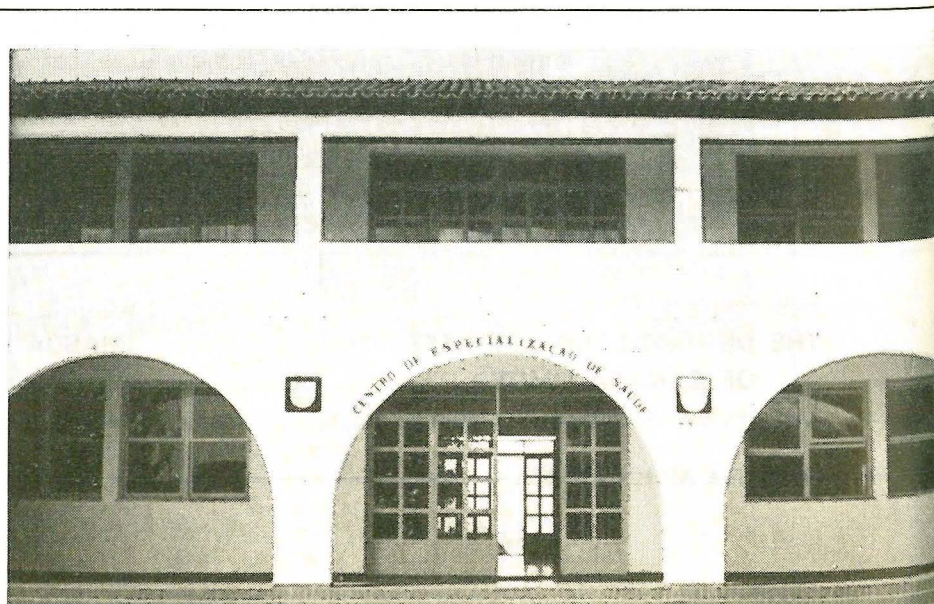
agosto de 1972 em dependências da antiga Escola de Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, é a concretização de um antigo sonho do Serviço de Saúde da Aeronáutica, tornado necessidade pela entrada da Força Aérea Brasileira na era do jato supersônico.

O exercício da Medicina na FAB, como em todas as Forças Aéreas, exige o domínio de nova especialidade, Medicina de Aviação, que é ministrada aos jovens oficiais-médicos ingressantes, através do curso de adaptação e especialização de saúde. Este curso existe, ininterruptamente, desde 1941, ten-

do sido nele diplomados todos os oficiais-médicos da Aeronáutica, sem exceção.

Com a sofisticação do material aéreo, com o aumento do "stress" do voo, aumento do "G", temperatura e radiações, altitudes de voo, velocidade, tornou-se necessário ampliar o ensino da Medicina de Aviação, do âmbito de simples Curso, ao nível de Escola, com a criação do atual Centro de Especialização de Saúde. Ali, Médicos, Farmacêuticos e Dentistas da Aeronáutica recebem sua instrução de adaptação e especialização à vida militar, e os médicos têm o seu curso de

Prédio onde funciona o CESA



Medicina de Aviação com especial ênfase à fisiologia de voo, inclusive com treinamento prático em câmara hipobásica, cadeiras giratórias, etc.

OS CONCORDE MOSTRAM A DIMINUIÇÃO DO ESCAPE

Dois aviões Concorde levantaram voo em dias sucessivos e em condições atmosféricas similares, para demonstrar o progresso alcançado pelas companhias Rolls-Royce e SNECMA, fabricantes do motor Olympus, na redução da fumaça de escape.

As decolagens, feitas no centro de vôos de prova da British Aircraft Corporation, em Fairford, Inglaterra, demonstraram a diminuição da fumaça expelida, como o demonstram as fotos ao lado. (BNS)

CAMPANHA CONTRA RUÍDO

Para cooperar com a campanha contra o ruído, a Air France mandou instalar em suas oficinas de revisão de motores, em Toulouse, França, silenciadores que permitem fazer as provas das turbinas dos "727" e "Caravelle", no solo, sem provocar excesso de barulho. Esse mesmo sistema já está operando no Aeroporto de Orly, nas oficinas da mesma empresa. (Air France Not)

AEROPORTO DE FILADÉLFIA

No dia 29 de abril, foi inaugurado o novo terminal do Aeroporto Internacional de Filadélfia, nos Estados Unidos, destinado aos vôos transatlânticos. (Air France Not)



O Concorde 02 (no alto) e o 01 (em baixo) mostraram, em dias sucessivos, a redução da fumaça do escape

TESTES DEMONSTRAM RESISTÊNCIA DO CONCORDE

Provas estáticas concluídas demonstraram que a estrutura dos aviões Concorde possui consideráveis margens de re-

sistência, e, assim, é possível dar ao mesmo uma autonomia e uma carga útil adicionais.

Os testes, feitos em Toulouse, França, foram bem sucedidos, e o Diretor de vendas do

Concorde, Sr. Pat Burgess, declarou que os engenheiros de projetos estão realizando, agora, um programa urgente para verificar qual a melhor maneira de se utilizarem essas margens. (BNS)

ÔNIBUS AÉREO VIRÁ AO BRASIL

O ônibus aéreo europeu A-300B, o primeiro jumbo bi-reator do mundo, fará vôos de demonstração na América Latina em setembro deste ano. O itinerário completo da excursão ainda não foi resolvido, mas uma das escalas mais importantes deverá ser em São Paulo, onde a visita do A-300-B vai coincidir com uma grande exposição industrial.

O ônibus aéreo, de 345 lugares, acaba de completar 300 horas de vôo de teste, desde o seu vôo inaugural em outubro de 1972. (BNS)

MODELO AJUDA A PROJETAR AEROPORTO

Um enorme modelo construído no Centro de Pesquisas Hidráulicas, na Inglaterra, será utilizado em estudos relacionados com o planejado trabalho de recuperação de terrenos para a construção do terceiro aeroporto de Londres, em Maplin.

O modelo, montado numa escala horizontal de 1/1 000 e vertical de 1/100, tem a superfície de cerca de 8 000 metros quadrados e dispõe de um gerador pneumático de marés e de um gerador de correntes que produzem efeito de maré a cada sete minutos e meio.



A nova poltrona modular

Simula o modelo uma área de cerca de 64 quilômetros de extensão por 48 de largura ao longo da costa inglesa, próxima ao estuário do Tâmesa, e será empregado para determinar a forma do plano definitivo de recuperação, prognosticar os efeitos sobre os níveis de marés e as alterações nos estuários e canais, examinando as condições das correntes e as alterações na configuração do fundo do mar. (BNS)

NOVA POLTRONA MODULAR

Acaba de ser lançada na Alemanha, pela firma Hamburger Flugzeugbau, uma poltrona modular, desenvolvida especialmente para os aviões de grande capacidade, como o "Airbus" A-300-B.

As poltronas são baseadas na construção modular e permitem vários arranjos, por serem os módulos intercambiáveis.

Extremamente leves, satisfazem a todos os requisitos de segurança. (MBB—Alemanha)

ROLLS-ROYCE DE S. PAULO REPARA TURBINAS

Os serviços de revisão geral, inspeção e reparos feitos pela Motores Rolls-Royce, de São Bernardo do Campo, Estado de São Paulo, nas turbinas Allison mod. 250-C-18, passaram, também, a ser prestados ao mod. 250-C-20 que equipa as últimas versões dos helicópteros Bell Jet Ranger, Hughes-500 e Bolkow BO-105.

EXECUTIVO DO ANO

Durante um almoço realizado no American Club, do qual participaram cerca de 120 Executi-

vos da Aviação Comercial, foi eleito, pela ASSEAC, "EXECUTIVO DO ANO" — o Sr. Rubens Pereira Leite — Superintendente da ASP no Rio de Janeiro.

Tal distinção é concedida pelos representantes das empresas aéreas nacionais e internacionais, aos que se destacaram no exercício de suas funções, prestando revelantes serviços à Aviação Comercial.

Rubens Leite ingressou na VASP, em 1940, contando apenas 13 anos de idade, como praticante de escritório, sendo, aos 18 anos, nomeado para assumir o cargo de Gerente da Empresa em Uberlândia, de onde saiu para assumir a Direção Comercial da VASP no Rio, onde posteriormente passou a exercer a função de Superintendente, cargo que ocupa até a presente data.

NOVOS RECURSOS NA INDÚSTRIA AERONÁUTICA

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico forneceu recursos da ordem de Cr\$ 10 922 752,00 ao desenvolvimento da indústria aeronáutica brasileira, o que permitirá que a Empresa Brasileira de Aeronáutica dê início ao seu programa de construção de aeronaves em escala comercial.

O financiamento prestado pelo BNDE, em operação que beneficia também a Empresa TRANSBRASIL S. A. — Linhas Aéreas, possibilitará a execução de um programa para construção de três aparelhos, dos quais um já foi entregue à Transbrasil, para ser utilizado no adestramento de tripulações.

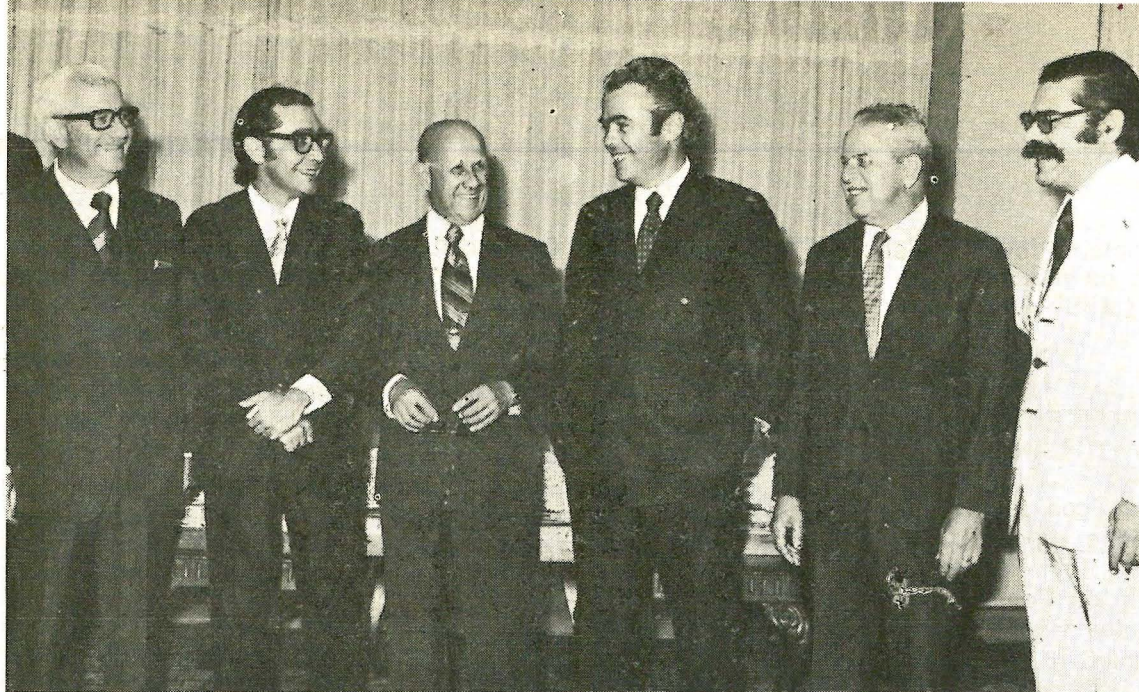
Bandeirantes

Os aviões — Bandeirante EMB-100 — são aparelhos destinados à cobertura de linhas comerciais de passageiros, dotados de dois motores turbohélice, com 12 lugares e próprios para operar em áreas de baixa densidade de tráfego, mas alta demanda de vôos. Isto significa que alguns aparelhos de grande porte poderão ser liberados de escalas que tornam o vôo oneroso, e algumas linhas anti-econômicas, operadas por aparelhos maiores, ganharão melhor rentabilidade. Rotas como Santarém—Manaus deverão ser cobertas, futuramente, pelo Bandeirante.

O financiamento agora concedido está integrado no programa especial da FINAME, que autoriza a Agência a apoiar operações que, comprovadamente, incorporem novas tecnologias ao desenvolvimento industrial do País. Numa segunda etapa,



Rubens Pereira Leite é cumprimentado por Armando de Souza Couto, Presidente da ASSEAC



Flagrante tomado quando da solenidade assinatura do contrato, destacando-se, entre os presentes, os Ministros Reis Veloso e Araripe Macedo

serão produzidos mais aviões, com extensão de crédito da FINAME.

O valor total do projeto com a Transbrasil é de Cr\$ 13 653 440,00, e o BNDE financiará, a longo prazo, a maior parte dos recursos.

A solenidade de assinatura do contrato, no Ministério do Planejamento, em Brasília, estiveram presentes: o Ministro Reis Veloso, do Planejamento, o Ministro Araripe Macedo, da Aeronáutica; o Presidente do BNDE, Sr. Marcos Pereira Viana; o Secretário Executivo da FINAME, Sr. Elcio Costa Couto; o Diretor Superintendente da EMBRAER, Coronel Osiris Silva; o Presidente da Transbrasil, Comandante Omar Fontana; e o Diretor-Presidente do Banco Safra de Investimentos, que participa da operação como agente financeiro do BNDE.

VASP TRANSPORTA MUDAS PARA AMAZÔNIA

Num avião DC-6 especialmente adaptado, a VASP trans-

portou, do Campo Experimental de Camamu, na Bahia, para Porto Velho, Rondônia, 20 000 mudas de seringueiras.

A VASP, seguindo orientação fixada pelo Governo do Estado de São Paulo, colabora com o plano do Governo Federal de fomentar seringais de cultivo na Amazônia, contribuindo para o desenvolvimento daquela região.

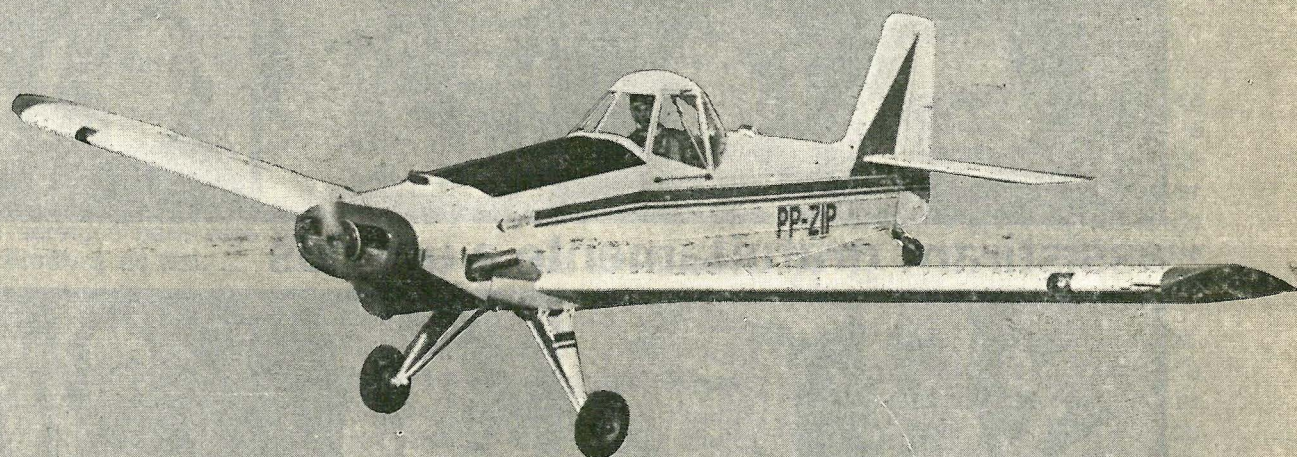
Para o transporte das 20 000 mudas, que pesavam sete toneladas, técnicos da Companhia, em transporte de carga, orientaram, inclusive, a embalagem de cada volume. O sistema de pressurização do avião foi modificado, para atender às peculiaridades da planta, facilmente perecível se não fossem tomados cuidados especiais. (VASP Not)



O avião da VASP que transportou as seringueiras

CORRER JÁ NÃO BASTA!

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



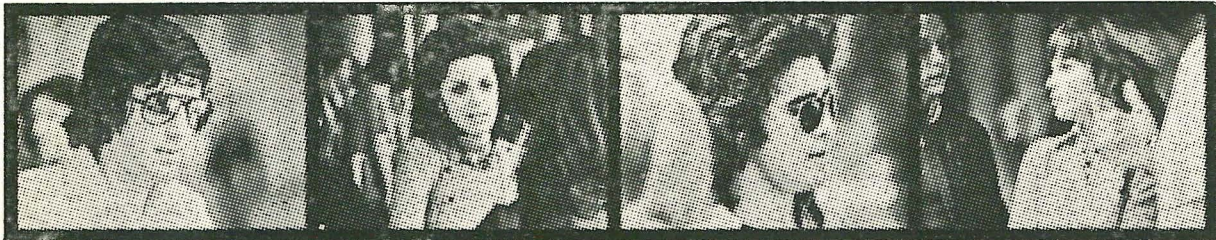
**APLIQUE 1% DO
SEU IMPOSTO DE RENDA*
NA EMBRAER *(pessoa jurídica)
informações nas agências do
BANCO DO BRASIL S.A.
ou diretamente na empresa.**



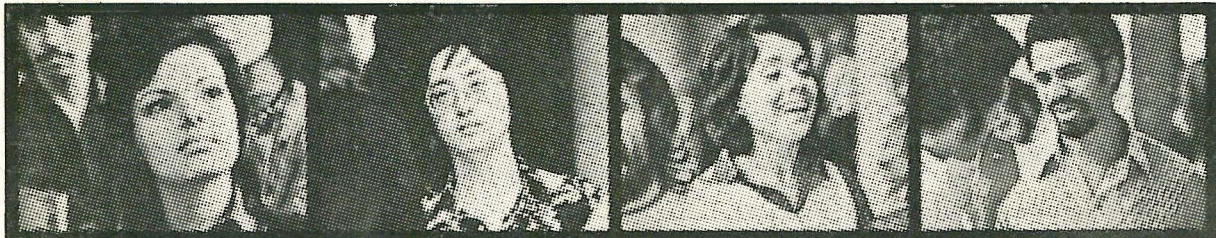
EMBRAER

EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A.

Aqui estão 16 entre 8 milhões,



cento e oitenta e dois mil setecentos e cinquenta



e sete pessoas que, no ano passado,



assistiram gratuitamente a um dos



123 filmes educativos da filmoteca Shell.

É muito provável que na sua escola, no seu clube, no cinema da sua faculdade, da sua igreja ou de seu sindicato, você venha a assistir um dos filmes educativos Shell sobre temas os mais variados do mundo de hoje, de suas riquezas e de seus problemas.

Emprestando estes filmes gratuitamente, a Shell coloca a seu dispor um mundo de conhecimentos úteis apresentados sob forma agradável e gostosa de se ver.

Shell

nosso melhor negócio é acreditar no Brasil.



TURBINAS VIPER

A Motores Rols-Royce S. A. já começou a fazer as revisões totais das turbinas Viper em suas instalações de São Bernardo do Campo, em São Paulo, empregando peças sobressalentes existentes no "Bond Store", um depósito de material sob controle da alfândega.

A turbina Rolls-Royce Viper equipa o H. S. 125, um jato executivo utilizado pela FAB e por entidades privadas da América do Sul, e o Xavante, um avião de combate e treinamento fabricado pela EMBRAER, em São José dos Campos.

Com o "overhaul" das turbinas Viper, em São Paulo, cresce para 10 o número de tipos de aeronaves civis e militares, cujas turbinas têm suas revisões gerais realizadas na MRR.

A Motores Rolls-Royce exporta seus serviços para sete países da América do Sul.

SIMULADOR DE VÔO CONTRA SUBMARINOS

Um simulador tático que reproduz as operações do avião britânico Nimrod — apontando como o mais avançado anti-submarino do mundo — está sendo empregado para treinamento, pelo Comando de Ataque da Real Força Aérea da Grã-Bretanha.

O simulador, considerado o mais moderno do mundo, pode reproduzir um exercício anti-submarino completo a cerca de um décimo do custo das missões reais de treinamento. Todo o equipamento operacional, inclusive o radar, o sonar, as

contramedidas eletrônicas, os sistemas de navegação tática e para disparo de projetis, está montado numa réplica do Nimrod, e o ruído do motor e o efeito das sacudidas aumentam o realismo.

O mesmo exercício pode ser repetido indefinidamente para se gravar o procedimento adequado na mente da tripulação. A simulação completa é produzida por um computador ICL 4130 com memória. (BNS)

VIDRO SUPORTA CHOQUE A 800 KM POR HORA

Os vidros curvos que estão sendo fornecido para os pára-brisas da cabina do piloto do Jumbo Boeing 747 são tão fortes que podem suportar o impacto de uma ave pesando dois quilos a uma velocidade de 800 quilômetros horários.

Projetados na Grã-Bretanha pela divisão de aeronáutica da Triplex Safety Glass, os pára-brisas combinam os últimos avanços na tecnologia de criação de um vidro grosso de alta resistência com curvas muito precisas, de maneira que diversos pedaços de vidro curvo podem ser laminados juntos e resultar no excelente padrão ótico que é exigido para pára-brisas de pilotos.

O processo de fabricação do vidro de alta resistência chamado Triplex Ten Twenty, usando o convencional vidro de cal de soda como matéria básica, foi realizado pela primeira vez em forma achatada para os pára-brisas do Concorde, do ônibus aéreo europeu A300B e do caça de decolagem e pouso verticais Harrier, da Hawker Siddeley.

Esta tecnologia teve de ser ainda mais refinada nos últimos 18 meses para satisfazer às exigências especiais do Boeing 747.

Além de sua resistência, a firma adicionou-lhe um novo produto chamado Hyviz que descongela e limpa o vidro.

A Triplex é parte do gigantesco grupo Pilkington que inventou o processo de fabricação de vidro de elevada dispersão, provavelmente o maior avanço na história dessa indústria. (BNS)

PROJETO DO AVIÃO MRCA VAI SER ATIVADO

Depois de minuciosa análise de desempenho, duração e custo, a Grã-Bretanha, a Alemanha Federal e a Itália vão levar adiante um projeto conjunto de criação de um avião de combate de múltipla utilidade. (MRCA)

A Panavia, companhia multinacional criada em março de 1969 para projetar, desenvolver e produzir o MRCA, declarou em Londres que os resultados do estudo foram "satisfatórios".

Embora o projeto, no seu desenvolver, esteja sujeito a uma série de revisões, os três governos autorizaram agora estudos preparatórios para sua entrada em produção, a fim de que o aparelho possa cumprir sua meta de entrada em serviço em fins da década de 70.

O MRCA, que será capaz de desenvolver uma velocidade duas vezes superior à do som, substituirá uma variedade de aparelhos militares em cada um dos três países participantes.

Reflexões Sofridas

LYGIA ANDRADE SOUSA BARRETO

Os jovens em todas as épocas, discutindo questões sociais e religiosas, empenham-se em fazer o processo do mundo e de Deus.

Com uma paixão comunicativa pela justiça, mas não sabendo fundamentá-la, adotam uma atitude simplista, sem profundidade, a priorística, e o ateísmo é o seu dogma fundamental.

Num período revolucionário revela-se a extrema gravidade deste sentimento. Vão longe com seu fanatismo até uma subversão radical das estruturas da vida humana. Desenvolvida essa característica, ampliam dentro de si mesmos a tristeza e o tédio de viver, desinteressam-se pela intelectualidade ou qualquer distração sadia.

A esperança começa a vacilar e apegam-se ao imediato, o que lhes traz, com intensidade, um crescente vazio. Revoltam-se contra a submissão a qualquer princípio, porque não compreendem que a liberdade decorre de uma série de submissões, e preferem aceitar 10 erros vindos dos homens a uma verdade vinda de Deus.

Se não existe o desejo de dilatar o coração ou o gosto pelos valores mais altos, se não se tem o ideal de desejar algo mais abrangente que a "moral natural", não se entende "aquilo que não é nós".

Aqui está a barreira mais densa da juventude.

Não entendem que o mais puro dos ateus ou o mais admirável estóico chega depressa ao termo de sua perfeição. Atingindo este termo, pára. Ao contrário, o espiritualista não se contenta com a moral natural, pois o que é fácil não lhe basta. Sua vida, por isso, é uma reação contínua, uma eterna ascensão.

A juventude mascara-se com a simplicidade, sem saber o que é simples. Diz adotar a simplicidade dos costumes que está na razão inversa da simplicidade do espírito. Esta simplicidade não se reduz a uma volta à natureza,

à ingenuidade, mas antes à inteligência, sem a qual nada pode tornar-se simples.

Toda ciência foi fundada na fé da inteligência. Cultura sem fé produz angústia, retoca por fora, "ao contrário da fé que guarda o branco no interior".

Noto a mocidade arremessada fora da trajetória da cultura, por uma passagem falsa, onde o mau gosto procura desculpar-se, fingindo uma genealogia com o sincero. Não tem a sensibilidade para as coisas puras. Como dizer-lhe que não há sabedoria nesta rota onde qualquer um pisa, se alarga e desmancha, sem fixar sua forma humana?

Que uma analogia física e fisiológica não nos une a coisa alguma?

Ela e os que a aprovam não sentem uma vitalidade superior que transubstancia a inteligência e a conduz à opção. Preferem ficar com muitos, no meio de muitos. Combater com aspecto negativo não traz vitória nem convence. Não existe o objetivo quando se expressa a maioria da juventude. Apenas movimentos reflexos, instintos, barbaria, fisiologia. Não cultiva a ironia (invenção grega) que evita o ridículo. Cultivam, ao contrário, a concupiscência e consideram inerte a arte que advém da cultura. Como despertá-los do entorpecimento, onde se acomoda o mau gosto?

A juventude de hoje não é, em essência, diferente das juventudes anteriores. Acontece, entretanto, que, com a facilidade de comunicação de nossos dias, traz suas antenas ligadas para várias estações ao mesmo tempo. Em consequência, nada ouve claramente, senão uma estática atordoadora. São desconexas suas informações, sem uma filosofia ou pensamento central unificadores.

Em luta com as grandes culturas que as precedem — 2 000 anos de cultura cristã, cultura hebraica, grega e romana, qualquer reconhecimento por essa tradição é considerado

reacionário. Tão trágico como um sábio perder sua memória é uma civilização que perde sua tradição.

A destruição de valores, conscientemente comprovados pelas civilizações, lança uma algazarra sem lógica que provoca neurose. Tão absurda para o homem querer prescindir de Deus seria sua tentativa de "tentar erguer-se puxando as próprias orelhas".

No próximo número: Reflexões construtivas.

CURSO COMPACTO DE ADMINISTRAÇÃO LOGÍSTICA

Depois de visitar as principais instalações da Força Aérea Brasileira, com a finalidade de colher subsídios e avaliar o desenvolvimento já alcançado pelos seus órgãos de apoio logístico, uma delegação de instrutores da "School of Systems and Logistics" e do "Air Force Institute of Technology" (AFIT) regressou à Base Aérea de Wright Patterson, a fim de iniciar a montagem do Curso Compacto, no próximo mês de julho, para oficiais superiores da FAB, e que deverá ser ministrado nas dependências da ECEMAR.

O esquema do Curso ficou praticamente delineado, ao término da semana de visitas, devendo abranger, entre outros, os seguintes assuntos, considerados de grande relevância para o aperfeiçoamento da atual estrutura logística da FAB: a) Cenário atual da Logística; b) Análise de dados e tomada de decisões; c) Funções Logísticas e seu inter-relacionamento; d) Administração de Pessoal, Material e Instalações; e) Aquisição e distribuição (conceitos e técnicas); f) Administração de Material; g) Administração e Controle da Manutenção; h) Sistema de Informações para a Administração; i) Conceitos sobre Padronização; j) Simulação.

É a primeira vez que tal curso é ministrado na América do Sul, havendo grande interesse e curiosidade sobre o mesmo, levando-se em conta as avançadíssimas pesquisas realizadas, em caráter permanente, pelo Instituto Tecnológico da USAF, com vistas à eficiência do apoio logístico, reconhecidamente o elemento primordial das operações militares.

O Curso será ministrado em inglês, com o auxílio de intérpretes, devendo os candidatos,

preferencialmente, possuir adequada fluência nesse idioma. As súmulas de aula serão traduzidas para o português.

PRODUTOS ROLLS-ROYCE NA EXPOSIÇÃO DE PARIS

Como vem acontecendo todos os anos, a "Rolls-Royce" estará mais uma vez, em 1973, mostrando seus produtos na Exposição Aérea de Paris, aberta entre 24 de maio e três de junho.

As seguintes turbinas serão apresentadas no Stand 10 do Salão A da mostra francesa: **Turbofan RB.211** — Equipa o Lockheed TriStar. Apresentada seccionada e em movimento. **Olympus 593** — Turbina do Concorde. Projetada em conjunto pela Rolls-Royce e pela companhia francesa Snecma. Mostrada uma turbina em desenvolvimento. **Turbofan M 45** — Equipa o jato comercial alemão WFW, para curtas distâncias. Projeto conjunto da Rolls-Royce e da SNECMA. Apresentada uma turbina de exibição. **Turbofan Spey** — Turbina do Hawker Siddeley Trident, do BAC One-Eleven, do Fokker Fellowship e do Grumman Gulfstream II; todos jatos comerciais. Equipa ainda os aviões militares Hawker Siddeley Buccaneer e Nimrod, os Phantom II da McDonnell Douglas, e o Vought Corsair II. Modelo em exibição, seccionado e em movimento. **Turbofan Adour** — Dá propulsão ao BAC Breguet Jaguar, jato de combate e treinamento; ao avião de treinamento japonês, XT-2; e ao Hawker Siddeley HS 1182, de treinamento. É o resultado do trabalho conjunto da Rolls-Royce e da companhia francesa Turbomeca. Mostrada uma turbina de produção em série. **Turbofan Pegasus** — Turbina do Hawker Siddeley Harrier, jato de combate decolagem vertical, e do Dornier DO 31, avião VSTOL experimental de transporte. Exibida uma turbina seccionada, em movimento. **RS 360** — Uma versão desta turbina, designada BS 360-07, equipa o helicóptero anglo-francês, Westland Linx. Turbina de exibição apresentada em movimento e seccionada. **XJ.99** — Turbina de sustentação cujo projeto foi desenvolvido em conjunto pela Rolls-Royce e a General Motors, com o assentimento dos governos da Inglaterra e Estados Unidos. Apresentado um modelo em desenvolvimento. **Gnome 1400** — Equipa o helicóptero Westland Sea King. Apresentada uma turbina de exibição.

Problemas do comportamento do menor e sua terapêutica

Dr. J. Kiffer
da Equipe Técnica do Inst. M. Klein

O comportamento das pessoas nos serve como ponto de observação do seu estado de saúde, sobretudo quando nos referimos à Medicina. Em Psiquiatria isso é tanto mais verdade quando a pessoa em estudo é a criança ou o adolescente — vale dizer, o ser em desenvolvimento.

Qualquer alteração na maneira de agir, no modo de se comportar, pode estar indicando um sinal de que o relacionamento do ser com o objeto está comprometido. Assim, uma criança que recusa alimentos, que não concilia o sono, que se demora a andar ou falar e a contrair hábitos higiênicos — ou ainda um jovem que usa tóxicos — dá mostras de um comportamento alterado. Essa alteração pode estar revelando dificuldade com o ambiente próximo, como pode ser resultante de limitação orgânica, ou, ainda, a existência de processo funcional que dificulte ou impeça o reconhecimento e a adaptação no próprio ambiente.

Por isso, qualquer trabalho que vise à recuperação de jovens com problemas de comportamento não pode deixar de reunir técnicos de vários níveis, formando equipe interdisciplinar — equipe em condições de reconhecer os estágios de desenvolvimento do adolescente, não apenas físico ou mental, mas ainda psico-

físico ou psicossomático, melhor dizendo integrado, global.

Aí, há que se procurar conhecer o indivíduo e todo o seu equipamento biológico e psicológico na relação com o sócio-cultural. Há, portanto, uma parcela intransferível de responsabilidade na recuperação dos menores que pertence à família, como núcleo do ambiente onde se desenvolve a pessoa.

No atendimento global do menor com qualquer problema de comportamento, há, pois, que se considerar o nível do comportamento para se definir se o tratamento impõe a separação da família pela internação, ou se a semi-internação (Hospital-Dia) será suficiente. Por vezes bastará o simples acompanhamento do menor no próprio ambiente familiar.

A opção pela internação não exclui — pelo contrário, impõe — a escolha de Instituição bem orientada em termos de respeitar o menor como ser humano em desenvolvimento. **Não basta, portanto, uma clínica de adultos que receba crianças.** O simples fato de se lidar com pessoas em desenvolvimento está a exigir uma organização dinâmica, na qual o próprio corpo de funcionários esteja em permanente revisão de suas atividades e costumes comportamentais.



Despertou grande curiosidade entre os Cadetes a apresentação dos Mirage na AFA

MIRAGE NA ACADEMIA DA FORÇA AÉREA

Dois caças supersônicos "MIRAGE", da FAB, pousaram na Academia da Força Aérea (AFA), em Pirassununga, São Paulo.

Compareceu à apresentação dos modernos aviões grande número de autoridades civis e militares daquela localidade e de cidades vizinhas.

A presença dos famosos supersônicos adquiridos pelo Brasil despertou grande interesse

em todos e particularmente nos Cadetes, que desejavam saber as principais características dos aparelhos e os mínimos detalhes quanto ao funcionamento dos diversos equipamentos, sua mecânica e seus aparelhos eletrônicos.

INSTITUTO MELANIE KLEIN

CLÍNICA-ESCOLA PARA ATENDIMENTO PSQUIÁTRICO A CRIANÇAS
E ADOLESCENTES DE AMBOS OS SEXOS COM PROBLEMÁTICA
SOCIAL, EMOCIONAL E ORGÂNICA

REEDUCA - RECUPERA - DESENVOLVE

Empreendimento pioneiro no País, o IMeK funciona em sistema comunitário, com médicos, enfermeiros, psicólogos, assistentes sociais, terapeutas ocupacionais, terapeutas da palavra, professores recreadores — toda uma equipe de especialistas dedicada a ajudar na reeducação, recuperação e desenvolvimento de crianças e adolescentes (8 a 17 anos) com problemas de ajustamento à coletividade.

O IMeK mantém convênio ou está credenciado por diversos órgãos de assistência médica e social — entre eles a Diretoria de Saúde do Ministério da Aeronáutica.

INSTITUTO MELANIE KLEIN

Ladeira de Santa Teresa, 143 — Tels.: 224-9095 - 242-6729
Rio de Janeiro — GB



VOCÊ SABIA ?...

☆ Que, durante o ano de 1972, o Grupo de Suprimento e Manutenção recuperou 5 800 componentes de aviões, logrando um aumento de 120% sobre a produção do ano anterior?

☆ Que o mesmo Grupo procedeu, em 1972, a cerca de 200 trocas de motores de aviões do Correio Aéreo Nacional, cooperando ativamente no Programa de Integração e Desenvolvimento por que passa a Nação?

☆ Que, a partir do próximo ano, muitos produtos agrícolas brasileiros poderão permanecer armazenados durante, pelo menos, um ano, graças à utilização, em escala industrial, de um processo de preservação com raios gama, autorizado pela Comissão Nacional de Energia Nuclear?

☆ Que, no dia 2 de abril de 1917, pela primeira vez no Brasil, um Presidente da República voou em avião militar brasileiro? Que o avião que conduziu o então Chefe do Governo, Dr. Wenceslau Braz, era pilotado pelo Tenente Antonio Augusto Schorcht?

☆ Que o segundo balão construído por Santos Dumont — o "América" — venceu um concurso para estudos de correntes atmosféricas, permanecendo no ar durante 23 horas?

☆ Que, em 28 de março de 1910, Henri Farman consegue decolar com um hidroavião, do Lago Bene, em Marselha?

☆ Que o dia 4 de abril de 1907 assinala o acidente que destruiu o 14 Bis, aparelho com o

qual Santos Dumont realizou o 1.º vôo mecânico do mundo?

☆ Que o Programa "Entre Nuvens e Estrelas" da TV brasileira, o Aeroclube do Paraná, a Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda e a Escola Técnica do Paraná farão voar, em Curitiba, no dia 20 de julho deste ano, uma réplica do "Demoiselle", famoso avião construído por Santos Dumont?

☆ Que a aviadora brasileira Anésia Pinheiro Machado fez o seu vôo "solo" no dia 17 de março de 1922? Que foi a primeira aviadora brasileira a conduzir passageiros em seu avião? Que realizou os primeiros vôos acrobáticos, e que foi a primeira aviadora brasileira a realizar vôo transcontinental e a primeira a cruzar a Cordilheira dos Andes?

☆ Que o primeiro Regulamento da Escola de Aviação Militar (Campo dos Afonsos) foi aprovado pelo Aviso n.º 71, no dia 28 de abril de 1919?

☆ Que o 1.º Salão de Aeronáutica foi, na realidade, uma simples Seção, reservada "às coisas do ar" do Salão do Automóvel (dedicado a caminhões), e teve lugar de 24 a 30 de dezembro de 1908, em Paris?

☆ Que o preço de compra de um "Concorde" será de aproximadamente 40 milhões de dólares?

☆ Que esta Seção foi criada, em nossa Revista, graças a uma sugestão do Marechal Carlos Pfaltzgraff Brasil?

Problemas Psiconeuropedagógicos

A Escolinha Bem-me-quer — Clínica de recuperação de problemas psiconeuropedagógicos — Av. General San Martin, 899 — GB, foi autorizada, pelo Comando-Geral do Pessoal (Bol de 14-9-72), a atender dependentes dos militares da Aeronáutica com problemas de fala, apren-

dizagem lenta, conduta, coordenação motora e tratamento oro-facial.

O atendimento compreende psicoterapia, psicocomotricidade, psicodrama analítico, terapia da palavra, escolaridade, ritmoterapia, arte livre e dirigida, teatro-expressão corporal, fisioterapia e ioga.

HIDROSERVICE · Engenharia de Projetos Ltda.

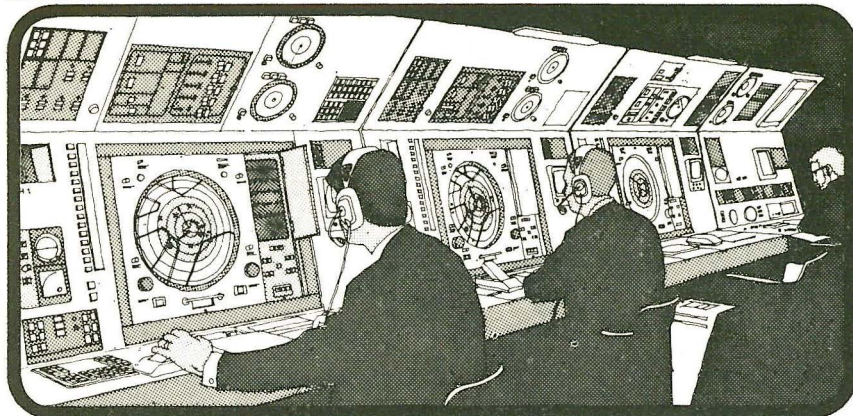
Engenharia

Arquitetura

Planejamento

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

RIO DE JANEIRO - RECIFE - BELO HORIZONTE - SALVADOR



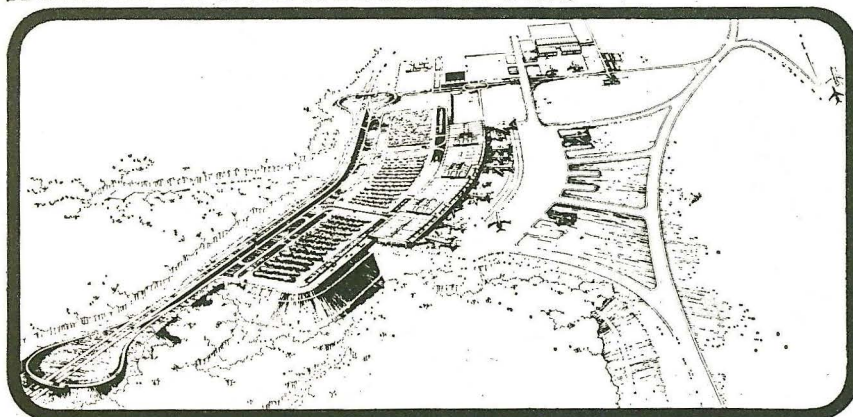
ANTEVISÃO DO CENTRO DE CONTROLE DE APROXIMAÇÃO
DE AERONAVES - AEROPORTO INTERNACIONAL DO GALEÃO

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

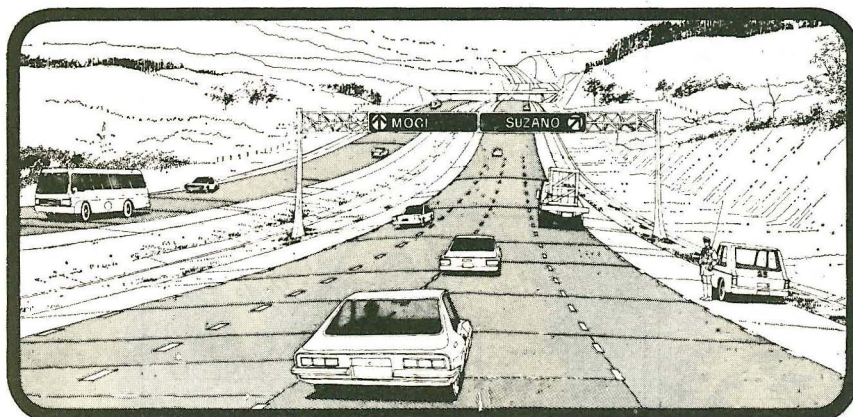
Recursos Naturais
Hidrologia
Geologia
Geotécnica
Fundações
Sistemas de Abastecimento
Saneamento

Agricultura
Irrigação
Economia
Desenvolvimento Regional
Contrôle de Enchentes
Cidades
Indústrias

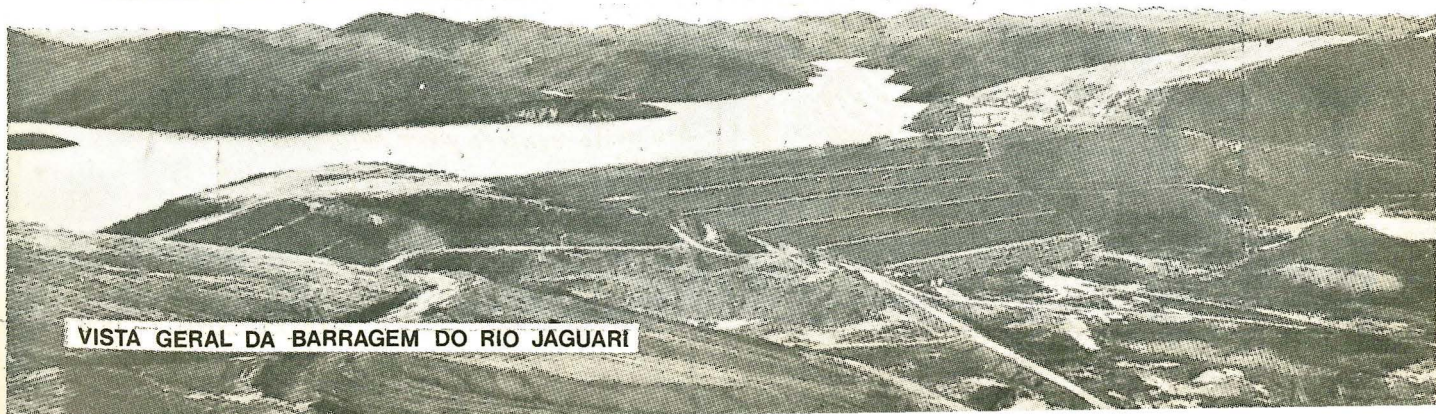
Transportes
Estradas
Pontes
Túneis
Aeroportos
Portos e obras Marítimas
Obras Subterrâneas



AEROPORTO INTERNACIONAL DE MANAUS



VIA EXPRESSA SÃO PAULO - MOGI DAS CRUZES



VISTA GERAL DA BARRAGEM DO RIO JAGUARI

BENEDITO

do Sipaer - Belém/Galeão

"Onde vais tu,
garboso infante!!!"
por - trn. Vianna

Há dias em que o espírito de aventura
"baixa" no indivíduo — Este é um
desses dias.

Eis que o nosso
herói encar-

na a própria
figura do

terrível "Barão
vermelho"

herói da
"primeira

Grande
Guerra
Mundial"

Antegozan-
do os fan-
tásticos

prazeres da aventura —



Mais forte que o amor, o impulso o
conduz a rumos
desconhecidos.

Sua amada
fica a chorar.

Ela sabe que nada

pode fazer, e que, quando

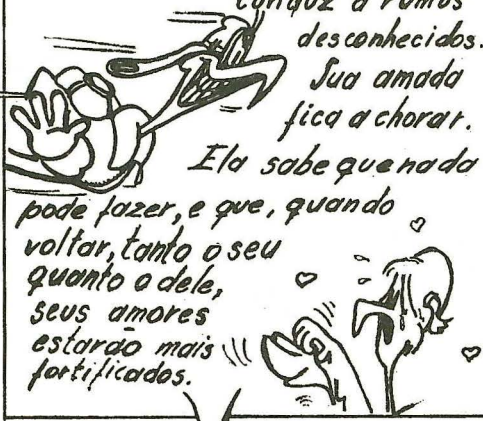
voltar, tanto o seu

quanto o dele,

seus amores

estarão mais

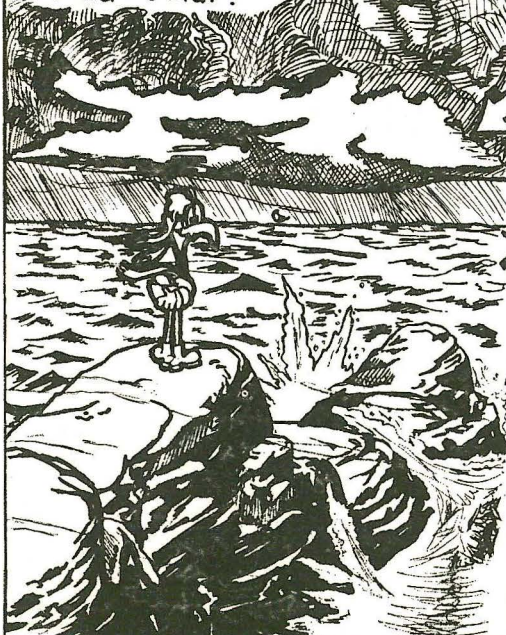
fortificados.



E aos poucos, aos seus
pes — O desconhecido



E Benedito se encontra com o
mar - Perde a voz com tanta
beleza - "o mar!"

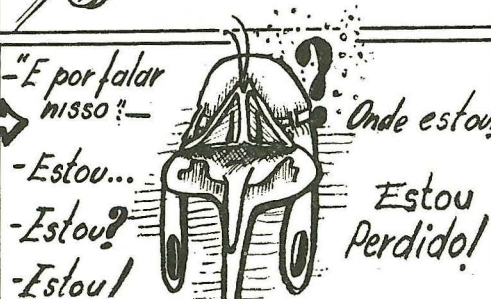


"E por falar
nisso!"

- Estou...

- Estou?

- Estou!



Onde estou?

Estou

Perdido!

- Uma viagem bem planejada, é uma
uma viagem bem sucedida.
- Seu sexto sentido pode falhar, não
confie.
- "Quem se previne, ajuda a si mesmo."
- Todos esperam que você cumpra sua
missão.

A seguir - "Onde vais tu, garboso e perdido infante!!!" - Benedito - herói e ante-herói!



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.

