

O mais novo avião da FAB-Boeing 737



SUMÁRIO

Editorial — Desperdício de Recursos Humanos — Major-Brigadeiro RR Raphael Leodádio dos Santos	2
O Comunismo e a Segurança Nacional — Ruy de Lima Pessoa	3
Aviação Comercial. Seguro e Segurança de Voo — Aloísio da Cunha Nóbrega	14
Notícias da Aeronáutica	19
Concorde realiza o 1.º voo supersônico comercial ao Brasil	20
Posse da Diretoria do Clube de Aeronáutica	21
Internacionais	25
Pensamentos em forma de oração — Tenente-Brigadeiro Ewerton Fritsch	29
Satélites — uma dádiva para os países em desenvolvimento — Everly Driscoll	31
O futuro da Energia Nuclear — Thomas Blacutt	34
Meteorologia Militar — Clodomir P. Alves da Silva, Cap Especialista em Meteorologia ..	36
Aviação Comercial	39

Nossa Capa:

Apresentamos, em nossa capa, o mais novo avião da Força Aérea Brasileira — o “Boeing” 737 — adquirido pelo Ministério da Aeronáutica para ser empregado no transporte do Presidente da República.

A foto que estampamos foi colhida nos Estados Unidos, onde o avião se encontra em fase final de provas. Na FAB ele será o VC-96.

É dotado de duas turbinas Pratt & Whitney JT8D-19, com potência de 16 000 libras de empuxo, localizadas nas asas. Ultramodernos dispositivos de hiper-sustentação, localizados no bordo de ataque das asas, permitem o pouso e a decolagem em todos os aeroportos pavimentados de grande ou pequeno porte, o que lhe confere extrema flexibilidade de operação.

**ÓRGÃO OFICIAL DO
CLUBE DE AERONÁUTICA**

ASSINATURA ANUAL: Cr\$ 60,00
NÚMERO AVULSO: Cr\$ 10,00
Redação e Administração:
Praça Marechal Âncora, 15
Tel.: 221-4884 - Rio de Janeiro - Brasil

Diretor e Redator-Chefe

Major-Brigadeiro R/R
Raphael Leocádio dos Santos

Redator de Medicina Aeroespacial

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

Publicidade

Brigadeiro R/R Manoel B. Neves Filho

Arte

Joaquim Dias Corrêa

Revisão

Glassy Mattos de Carvalho

DESPERDÍCIO DE RECURSOS HUMANOS

O nosso País inegavelmente é dos mais ricos do mundo em recursos naturais de toda espécie e, à medida em que avança no caminho do desenvolvimento, também vai adquirindo maior parcela de recursos humanos de excelente qualidade. A despeito, porém, do esforço e da campanha de esclarecimento movidos por brasileiros ilustres e patriotas, temos de admitir que, no passado e até mesmo nos dias de hoje, recursos naturais de toda ordem são mal-aproveitados ou permanecem, muitos deles, na fronteira do desconhecimento. Realmente possuímos a certeza de que somos extraordinariamente bem aquinhoados pela natureza, mas não conseguimos ainda a exploração, em escala compatível dos nossos imensos recursos naturais. É claro que tudo isso tem acontecido justamente porque nos falta, em muitos aspectos, o conhecimento, isto é, o "know-how" que, a duras penas, vamos conseguindo através da cooperação internacional, como está acontecendo, por exemplo, com as aplicações da energia nuclear para fins pacíficos.

Se, todavia, no passado e durante os dias em que estamos vivendo, recursos naturais são simplesmente desconhecidos ou desperdiçados, confessão que os brasileiros têm de fazer, em obediência ao necessário jogo da verdade, é indispensável que maiores cautelas sejam tomadas, em relação aos recursos humanos, pois nenhum país que tenha aspirações a chegar ao "status" de potência ou pelo menos de proporcionar o desejável bem-estar de seu povo pode dar-se ao luxo de malbaratar. Como pertencemos à Força Aérea Brasileira, conhecemos de fato os seus homens, aqueles que tiveram as grandes idéias de arquitetar a sua criação sob os moldes de inspirados princípios organizacionais, bem como os que hoje levam adiante essa distinta componente do nosso Poder Militar, cuja expressão mais significativa constitui o moderno avião de combate ou de transporte, em voo através das extensas rotas deste País ou pelo espaço aéreo de plagas alienígenas, em missões normais de traslado, de Correio Aéreo e de socorro a populações

flageladas de países amigos. Voltando ao ponto de que conhecemos esses homens, muitos dos quais mereciam estátuas em vida pela grande obra realizada em proveito da integração e da segurança nacionais, é que ficamos sem compreender por que motivo tantos deles têm sido relegados ao esquecimento, quando poderiam continuar prestando serviços de relevância para o País. Já nos referimos em editorial nesta Revista que os Oficiais-Aviadores, por contingência da Lei de Inatividade e por outras circunstâncias, estão passando muito moços para a Reserva Remunerada. É sabido que os homens da carreira do ar, sobretudo aqueles que se distinguiram como excelentes pilotos e também como competentes Oficiais de Estado-Maior, constituem recursos humanos da mais alta qualidade que a Nação não deve desperdiçar. Mas o que se vê, na realidade, é o esquecimento a que ficam relegados tão nobres representantes da nossa querida Força Aérea Brasileira, a qual já provou sobejamente a sua capacidade, tanto na paz como na guerra. Na verdade, estamos desperdiçando valores, justamente num País que não conta, nesse campo, com a mesma fartura que se observa em relação aos recursos naturais. É por isso que temos visto brilhantes Oficiais da Reserva da Aeronáutica transformados em granjeiros, empregados de organizações bancárias, industriais, comerciais, etc., quase sempre violentando as suas inclinações naturais, simplesmente para poderem trabalhar, pois é sabido que "o homem foi feito para o trabalho e não para o descanso".

À vista dessas observações que são autênticas, sinceras e patrióticas, fazemos o nosso apelo ao poder público, no sentido de que os homens da FAB, hoje na inatividade, mas completamente aptos à participação construtiva de que tanto necessita o País, sejam convenientemente aproveitados, de acordo com os seus méritos, tudo, aliás, em benefício do próprio desenvolvimento do Brasil.

RAPHAEL LEOCÁDIO DOS SANTOS
Major-Brigadeiro RR

DIRETORIA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Presidente

Major Brigadeiro RR Francisco Bachá

Vice-Presidente

Major-Brigadeiro Alberto Costa Mattos

Diretores

Depto. de Secretaria — Maj RR Ivan de Lanteiul

Depto. de Relações Públicas — Ten Cel RR Alcyr Lintz Geraldo

Depto. de Finanças — Cel Colmar Campello Guimarães

Depto. Desportivo — Ten Cel RR Geraldo Monteiro de Carvalho

Depto. Social — Cel Jorge Abiganem Elael

Depto. Técnico-Cultural — Maj Brig RR Raphael Leocádio dos Santos

Depto. Patrimonial — Maj Brig RR José Vicente Cabral Checchia

Depto. Beneficente — Brig RR José Carlos D'Andretta

Depto. Jurídico — Cel RR Dalvino Camillo da Guia

Depto. de Facilidades — Maj RR Ubiratan Cavalheiro de Oliveira

Cooperativa de Carros — Ten Cel RR Del Prete Sobral Moraes

Carteira Hipotecária e Imobiliária — Brig Ref Samuel de Oliveira Eichin

O COMUNISMO

E A SEGURANÇA NACIONAL

Ruy de Lima Pessoa
Procurador-Geral da Justiça Militar

Transcrito da "Revista de Direito Militar",
edição de abril a julho de 1975. Ano II n.º 4.

INTRODUÇÃO

O presente trabalho divide-se em duas partes.

A primeira refere-se à Segurança Nacional, a evolução do seu conceito e os princípios que a norteiam, segundo a legislação brasileira.

A segunda contém um estudo histórico das atividades do Partido Comunista, sua fundação, seu crescimento e suas crises, assim como das organizações paralelas e infiltradas.

Na verdade, é um resumo do que se pode colher dos processos que tramitaram pelas Circunscrições Judiciárias Militares e se baseiam em documentos apreendidos e em depoimentos, livremente tomados, dos seus co-partícipes.

De certo, há de existir na dissertação dos fatos, falhas justificáveis, porque, é óbvio, agindo essas organizações na clandestinidade, difícil se torna apreender, com exatidão, a maneira como se conduzem.

De qualquer forma, o objetivo é demonstrar que esses organismos da subversão, cujo tronco principal é o Partido Comunista Brasileiro, visam, através da "via pacífica", ou por "meios violentos", a tomada do Poder.

Discrepam, apenas, segundo a orientação que se

lhes imprimem os adeptos ou simpatizantes e conforme acolhem a linha pregada pelo Partido Comunista da União Soviética (PCUS), ou pelo Partido Comunista da China, ou, ainda, os ensinamentos recebidos da Revolução Cubana, dentro dos princípios elaborados e postos em prática, em alguns países, por Guevara e Debray.

Afinal, depois desse exame, chega-se à conclusão de que a ideologia é a mesma e os propósitos são idênticos, consubstanciados no Movimento Comunista Internacional (MCI), partindo da implantação de uma falsa democracia para atingir uma suposta ditadura do proletariado.

É evidente, porém, que continuam atuando com persistência, na conspiração contra o nosso sistema, não obstante o clima de tranquilidade que reina no País.

* * *

Não se afigura fácil definir, no campo doutrinário, com precisão e rigorismo, o que significa, realmente, "Segurança".

Pode entender-se coisas diferentes para diferentes povos.

Bem se expressa, em síntese, o Professor Arnold Wolfers, citado pelo Professor Coronel Antonio Lepiane, quando afirma que:

"Segurança significa um certo grau de proteção de objetivos previamente alcançados".

Esse grau de proteção no conceito de Segurança envolve um princípio de relatividade e levou o Comandante Ralph Williams, da Marinha dos Estados Unidos, a interpretar a significação de Segurança Nacional, neste sentido:

"É algo que uma Nação acredita acerca de si mesma. Algo que seus Chefes estão convencidos ser necessário para o bem-estar contínuo da Nação"

De fato, o "bem-estar" do País impõe aos nossos Governantes a adoção de medidas capazes de impedir que a miséria e o desassossego constituam séria ameaça à Segurança Nacional.

Igualmente, compete-lhes evitar que minorias e grupos nacionais se introduzam, como pretendem, nas nossas escolas, nas universidades, nas igrejas, nos sindicatos com o fim ideológico de obrigar-nos a renunciar, voluntariamente, à nossa soberania, aos nossos direitos e ao nosso sistema de governo, em favor de um poder estranho, insidiosamente nocivo e sempre ameaçador.

Convém lembrarmos-nos, sempre, que o mundo cada vez mais se apequena e mais se estreita, e mais se entrelaça, multiplicando-se os conflitos de interesses entre as Nações. Também, no âmbito interno acentuam-se as questões sociais, estimulando desentendimentos que se tornam cada vez mais graves e mais perigosos à Segurança Nacional.

A complexidade do problema é decorrência da própria circunstância em que vivemos, de mudanças profundas nos campos político, econômico, psicossocial e militar, mais ainda, na área da ciência e da tecnologia.

Os meios de comunicação facilitam, sobretudo, o desenvolvimento desses fatores e para evitar, impedir, prevenir e reprimi-los, necessário se torna aprimorarem-se os órgãos de Segurança.

Todos os países, mesmo os já desenvolvidos, sentiram a necessidade de cuidar de sua Segurança Externa e Interna.

Isso acentuou-se após a II Grande Guerra com o fenômeno expansionista do comunismo internacional.

O nosso País não podia ficar alheio a esse problema, sobretudo quando, no quadro da Política Nacional, o nosso Desenvolvimento e a Segurança se entrosam, se

condicionam, às vezes se interdependem, para, afinal, confundirem-se numa faixa indefinida de recobrimento.

Em princípio, a Defesa Nacional estava afeta a um dispositivo de Segurança que repousava nas Forças Armadas e nos Órgãos policiais encarregados da ordem política e social.

Contudo, os antagonistas externos e, sobretudo, os internos, levaram o Governo a conceituá-la no preceito de que "toda pessoa natural ou jurídica é responsável pela segurança nacional nos limites definidos em lei" (art. 86 Emenda Constitucional n.º 1/69 e art. 1.º do DL 898, de 29 Set 69).

Ainda de acordo com o princípio expresso no art. 87 da Em/1/69 "o Conselho de Segurança Nacional é o órgão de mais alto nível na assessoria direta ao Presidente da República, para formulação e execução da política de Segurança Nacional".

Diante das pressões externas que influem, atuam e orientam os antagonismos internos, a nossa Segurança não se pode mais entender dentro dos escassos limites da manutenção da lei e da ordem interna, no sentido meramente policial de controle das manifestações.

As nossas instituições, com bases em um sistema democrático que atende às necessidades vitais do nosso povo, assim demonstrado pelo Desenvolvimento já obtido, têm que se armar com outras armas, mais poderosas que antes, para defender-se e sobreviver, pois, como diz Pierre Duclos:

"A democracia não deve mais dizer aos seus inimigos: — concedo-vos, em nome dos meus princípios, a liberdade que me negarias em nome dos vossos;

mas sim:

— nego-vos, em nome dos vossos princípios, a liberdade que me solicitais em nome dos meus".

Surgiu, assim, através de um estudo evolutivo, a nova conceituação doutrinária sobre a Segurança Nacional — interna e externa — definida, com real alcance, pelo eminente Ministro General-de-Exército Augusto Fragozo, do Superior Tribunal Militar, quando da Conferência pronunciada na "Fundação Getúlio Vargas", em 30 de Set 70:

"Creio que se tivéssemos que sintetizar ao máximo os dados básicos — os elementos essenciais — necessários a uma compreensão geral da chamada Doutrina de Segurança Nacional,

parece que poderíamos resumi-los, drasticamente, no trinômio Objetivos Nacionais, Poder Nacional e Estratégia Nacional”.

Diante, portanto, dessa compreensão, que abrange, na Segurança Interna, ações de natureza preventiva e repressiva, o Poder Judiciário representa, na aplicação na lei, um papel de equilíbrio entre as liberdades e as garantias individuais e a manutenção dos princípios de Segurança, necessários à salvaguarda de nossas Instituições e ao Desenvolvimento do nosso País.

* * *

Na evolução histórica do direito-norma, entre todos os grupos de crimes em espécie, o que mais se tem mostrado refratário à disciplina de um critério científico é, certamente, o dos atentados contra a segurança interna ou internacional do Estado.

Até o fim do século 18 e princípios do século 19, confundia-se o conceito de crime de lesa-majestade com o crime de lesa-pátria. Atentar contra o rei ou príncipe era atentar contra a nação política que ele representava por direito natural.

A distinção surgiu quase simultaneamente em três países de raça e língua diversas — na Áustria (1787), nos Estados Unidos (na Const. Fed.) e na França (votos dos Estados Gerais, 1789).

Daí por diante passou-se a distinguir claramente, em normas legais, os crimes contra a Constituição do País ou contra a vida ou a liberdade do soberano, ou chefe de Estado, dos que atentam contra a segurança externa do Estado, de sua soberania, de suas instituições.

Infelizmente, no Brasil, a confusão permaneceu através das Ordenações até o advento do Código Criminal de 1830, quando então a nossa legislação Imperial firmou a distinção entre os denominados Crimes Públicos, classificando-os em três espécies:

- a) crimes contra a existência política do Império;
- b) crimes contra a Constituição do Império e forma de seu governo;
- c) Crimes contra o Chefe do Governo.

Sem necessidade de outras apreciações, diremos que os crimes contra a segurança externa do País foram objeto de especificação nos Códigos Penal Comum e

Penal Militar, de 1890, 1891, 1944 e 1969, passando, contudo, os crimes contra a ordem política e social a ser definidos em legislação própria, a partir do Decreto-Lei n.º 431, de 1938, que restabeleceu a pena de morte para os delitos de traição.

Outros decretos e leis surgiram prevendo os crimes contra a segurança nacional, obedecendo à evolução do direito na repressão aos antagonismos externos e internos.

Na verdade, até 1967, o Governo não dispunha de uma lei de segurança nacional capaz de enfrentar os movimentos subversivos que se desencadeavam, no País, porquanto, a elaborada e promulgada pelo Congresso Nacional, em 1953 (Lei n.º 1.872), não dava condições ao Judiciário de reprimir os novos delitos que surgiam, obrigando os tribunais a realizar um verdadeiro **equilíbrio de tipificação**.

Em dois anos, de 1967 a 1969, alterou-se a legislação que previa os crimes contra a segurança nacional (DL 314/67, c/c o DL 510/69).

Atualmente, como sabemos, o DL 898, de 29 de Set de 69, fixa as normas jurídicas atentatórias à nossa Segurança, cujos princípios se encontram definidos e compreendidos nos seus artigos 2.º e 3.º e parágrafos, “como a garantia da consecução dos objetivos nacionais contra antagonismos, tanto internos como externos”, atentando-se, essencialmente, para “as medidas destinadas à preservação” daqueles objetivos, “inclusive a prevenção e repressão da guerra psicológica adversa e da guerra revolucionária ou subversiva”.

É certo que a atual LSN não satisfaz às necessidades a que se propõe, porque, além de suas imperfeições, os agentes da subversão se utilizam de formas delituosas de difícil caracterização específica, o que, de certo, acarreta dificuldades à sua imediata repressão.

* * *

A sociedade brasileira tem sido levada a acreditar que a ameaça comunista não passou de malograda aventura, em face do declínio das ações terroristas.

A verdade, porém, é outra e o fracasso dos métodos anteriores proporcionou às organizações subversivas um estudo da situação, obtendo ensinamentos fecundos que as levaram ao chamado “trabalho de massa”.

As estruturas sociais possuem consistência própria e apresentam-se como um poder à parte e relativamente autônomo.

O fim a que se propõe a subversão é o alcance a médio prazo de uma de suas metas parciais, qual seja, "a rejeição por parte do povo brasileiro, do sistema que lhe é próprio e livre".

Os insucessos do passado motivaram, somente, simples mudança da tática e o Inimigo jamais esmoreceu.

Ao contrário, procura sempre aumentar o seu potencial, visando a implantar, no País, o regime comunista.

Todos sabemos que esse regime impôs-se na Rússia, após a revolução de Out/Nov de 1917, quando o poder foi confiado ao Conselho dos Comissários do Povo, presidido por Lenin, quando, então, se pretendeu superar as deficiências do capitalismo com a instauração de um regime social mais justo e mais humano, segundo os princípios do socialismo científico de Marx e Engels.

Contudo, Jacob Bazarian, ex-pesquisador do Instituto de Filosofia da Academia de Ciências da URSS e atualmente Professor-Titular de Sociologia das Faculdades de Direito, de Administração e de Relações Públicas de Itapetininga (SP), e que militou em vários partidos comunistas (do Brasil, da França e da União Soviética) e trabalhou mais de 16 anos na URSS, dirigindo-se aos participantes do Encontro de Pensadores das Três Américas, esclarece "que o regime soviético não deu os frutos prometidos e tão esperados pela humanidade".

E acentua o ilustrado pensador, no seu erudito trabalho publicado na "Revista de Informação Legislativa" n. 36, páginas 37/48, após referir-se aos lados positivos e negativos do regime comunista, na URSS:

Os princípios básicos do Partido Comunista Soviético se transformaram, na realidade, no seu oposto: na política interna do Partido, o centralismo democrático se transformou em despotismo autocrático; na política interna do País, a ditadura do proletariado se transformou em ditadura do bureau do Comitê Central do Partido, e a igualdade de direitos, a soberania e a autodeterminação das repúblicas nacionais se transformou em desigualdade de direitos e submissão total aos interesses da Rússia; na política externa, o internacionalismo proletário, em imperialismo russo, isto é, em submissão dos povos ao "diktat russo".

No Brasil, a história do comunismo apresenta duas fases — a anterior e a posterior ao movimento revolucionário vitorioso em 31 de março de 1964.

Os primeiros movimentos de caráter anarco-sindicalista e marxista surgiram em nosso País, em 1913, no Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre e Recife.

Em 1922, o PCB foi fundado no Rio de Janeiro, cujos Estatutos, semelhantes aos do PC russo, já eram publicados no Diário Oficial de abril do mesmo ano, instituindo-o como Seção Brasileira da Internacional Comunista (COMINTERN), pelo fato de haver jurado obediência aos 21 pontos básicos.

Em 1924, o PCB é oficialmente aceito como filiado à Internacional Comunista, sediada em Moscou.

Em 1925, foi lançado o primeiro órgão oficial do Partido, a "Classe Operária", logo fechado em agosto daquele ano, reaparecendo em 1.º de maio de 1928.

As suas ações iniciaram-se no meio sindical e após o I Congresso promovido no Rio de Janeiro, em 1927, criou-se o "Bloco Operário e Camponês" — posteriormente elevado à categoria de "União Operária Camponesa".

Porém, a linha política do Partido fixou-se no III Congresso reunido em Dez/Jan 1928/29, em Niterói, RJ, onde debateram-se teses e adotaram-se resoluções sempre visando a um irrestrito apoio à URSS e, com isso, tornou-se o PCB um instrumento de crescente importância para o COMINTERN.

Maior impulso obteve o PCB com a adesão de Luiz Carlos Prestes, em 1930, quando da Bolívia, onde se encontrava refugiado e após recusar-se a participar do movimento revolucionário que naquele ano ocorreu no Brasil, culminando com a deposição do Presidente Washington Luiz Pereira de Souza, lançou um manifesto apontando os rumos que deveria seguir o Partido para a tomada do Poder.

Depois de sua viagem à Rússia, em 1931, onde se especializou em cursos de capacidade marxista, aquele ex-militar foi aceito oficialmente como membro do PCB, em 1934, e neste ano participou da Conferência Sul-Americana promovida pelo COMINTERN, além de preparar juntamente com outros "líderes" enviados ao Brasil pelos dirigentes da Internacional Comunista, um movimento armado, com o objetivo de derrubar o governo constitucional da República, obedecendo, todavia, ao plano de formação de "Frentes Únicas".

Com isso surgiu a "Aliança Nacional Libertadora", entidade política com personalidade jurídica, orientada pelo Partido Comunista da União Soviética (PCUS), sem-

pre ocultando seus propósitos com reivindicações populares.

Em 1935 irrompeu a "Intentona Comunista", com levantes em Natal e Recife (23 e 24 Nov 35), rebelando-se no Rio de Janeiro, a 27 de Nov 35, parte do 3.º RI, na Praia Vermelha e na Escola de Aviação, no Campo dos Afonsos.

Desses movimentos ainda restam, até hoje, recordações amargas da violência e da traição como se conduziram os comunistas brasileiros, assassinando irmãos de armas que se encontravam dormindo nos quartéis sublevados.

A reação das forças legais esmagou a intentona e com a prisão de Prestes, Ghioldi e Harry/Berger, o PCB retornou à clandestinidade, de onde somente iria sair em 1945, permanecendo até 1948, quando, novamente foi proscrito, por ato do Supremo Tribunal Eleitoral, por contrariar seus Estatutos o § 13, do Art. 141, da Constituição de 1946.

O clamor público muito contribuiu para a cassação dos mandatos de todos os eleitos pela legenda do PCB, sobretudo pelo fato de haver Prestes declarado o apoio dos comunistas à Rússia, no caso de um conflito armado entre o Brasil e aquele país.

Em consequência do cancelamento do registro do PCB foram fechadas também a "União da Juventude Comunista" e a "Confederação Geral dos Trabalhadores" (CGT), entidade que atuava no meio sindical e que fora fundada pelo Partido.

Novamente na clandestinidade, o PCB, em 1950, lança o "Manifesto de Agosto", onde conclama os comunistas à unidade em torno da Frente Democrática de Libertação Nacional, com o objetivo de alcançar rapidamente o poder, através da luta armada e da formação de um "Exército Popular Nacional Revolucionário".

Essa nova linha teve duração efêmera e, quanto à intensidade de sua ação no campo nacional, pode-se afirmar que, no governo Dutra, os comunistas não encontraram campo propício para sua evolução, porém, com o retorno de Vargas e nos governos que se sucederam, até 1964, expandiram suas atividades, penetrando nos sindicatos, nos meios estudantis e intelectuais.

A tolerância que existiu durante esse período muito contribuiu para a conturbada época que precedeu ao movimento revolucionário vitorioso em 31 de março de 1964, não obstante a crise interna por que passou o PCB até o ano de 1961.

A morte de Stalin, em 1953, gerou o cisma que sacudiu as estruturas dos PC em todos os países, inclusive naqueles já dominados.

No Brasil, deflagrou-se a grande luta interna que evoluiu de 1953 até a primeira grande cisão, em 1961.

É marcante o efeito da propagação que ocorre quando qualquer fato político de importância abala a direção do Partido Comunista da União Soviética (PCUS).

Não obstante a expectativa que o PCB manteve durante a luta pelo poder que ocorria na URSS e os acontecimentos na Hungria, a sua linha era de "nítida subserviência".

Porém, confirmada a mudança política externa soviética no XX Congresso do PCUS (1956), com a proclamação da "Coexistência Pacífica" e a condenação do "culto da personalidade" (Stalin), desencadeou-se no Brasil uma ofensiva contra a "velha guarda" stalinista, mantendo-se, apenas, inatingível a figura de Prestes, pelo fato de se haver aliado imediatamente à nova linha do PCUS e ser o único dirigente do PCB com prestígio popular interno e externo.

Contudo, elementos de destaque do PCB, como Diógenes Arruda Câmara, João Amazona de Souza Pedrosa, Maurício Grabois, Pedro Ventura de Araujo Pomar, Calilchad e outros opuseram-se àquela orientação, mas pouco adiantou esse inconformismo.

Realiza-se o V Congresso do PCB e, com vistas ao registro do Partido, foram encaminhados ao Tribunal Superior Eleitoral os Estatutos e o Programa, publicados no jornal "Novos Rumos", seu órgão oficial, onde se alterava o nome do Partido Comunista do Brasil para Partido Comunista Brasileiro.

Prestes lançou um manifesto afirmando que o PCB seria uma vanguarda essencialmente democrática, que defenderia a pluralidade dos Partidos e o respeito aos Direitos do Homem.

Não é de admirar essa assertiva, pois, vemos agora, em Portugal, o PCP declarar prosseguir no mesmo rumo, enquanto invade propriedades, monopoliza os órgãos de divulgação e procura destruir os demais partidos, sem o menor respeito aos Direitos do Homem.

Também no Brasil o projeto apresentado à Justiça Eleitoral visava apenas a escoimar, por motivos táticos, os aspectos que denunciavam o caráter internacionalista da organização.

Em 1957, Maurício Grabois e seus apologistas foram afastados do Comitê Central, surgindo, assim, a primeira grande cisão.

Da dissidência, organiza-se o primeiro partido comunista filiado à linha chinesa, no Brasil — o atual PC do B, resultado da “Declaração de Março”, de 1958, quando o PCB, de Prestes, declarava-se em perfeita consonância com as diretrizes emanadas do PCUS.

A cisão, porém, configurou-se só em Fev 62, com a realização, em São Paulo, de uma Conferência Extraordinária do Partido Comunista do Brasil (PC do B).

Ideologicamente, o PC do B diverge do PCB porque não reconhece a viabilidade do caminho pacífico da revolução, pregando a luta armada, decidida e enérgica, com ações revolucionárias de envergadura, capazes de conduzir o Povo ao Poder.

Não obstante o período de crises internas por que passou o PCB, os comunistas não cessaram sua atuação no campo político.

Manifestaram-se contra o 24 de agosto de 1954 — morte de Getúlio Vargas, apoiaram, decididamente, o 11 de novembro de 1955 — o golpe de Lott e a posse de Juscelino Kubitschek, infiltraram-se nas Forças Armadas e participaram de maneira efetiva nas eleições de 1960, influenciando no resultado final em muitos Estados e, sobretudo, na eleição do Vice-Presidente João Goulart.

Na renúncia de Jânio Quadros, obedeceram à ordem de comando: Jânio no Poder. Configurada a renúncia, fixaram-se na legalidade irrestrita e conseguiram manter, em curto prazo, através dos órgãos de publicidade e difusão, a mais eficiente demonstração de guerra psicológica até então efetuada no País.

Saíram vitoriosos, apesar da corajosa advertência dos Ministros Militares que se opunham à posse de João Goulart e anteviam, com clarividência, os dias tumultuosos pelos quais passaria a Nação.

O governo deposto em 1964 proporcionou, com a abertura política para a extrema esquerda, a galopante infiltração comunista em todos os quadrantes das Instituições Nacionais.

De 1961 a 1964 surgiram as mais esdrúxulas organizações, fruto das contradições internas de uma doutrina que se diz “científica”, mas que se tem mostrado como refúgio de interesses e ambições desmedidos.

Três dessas organizações passaram a funcionar abertamente, nesse período, como sejam, a Ação Popular (AP), a Organização Revolucionária Marxista — Política Operária (ORM — POLOP) e o Partido Operário Revolucionário Trotskista (PORT).

A primeira teve origem nos agrupamentos católicos denominados JUC, JEC e JOC (Juventude Universitária Católica — Estudantil Católica e Operária Católica), cujos integrantes, radicais, impedidos pelo episcopado de exercer atividades políticas nas organizações da ação católica, resolveram estruturar-se e atuar de acordo com as suas concepções, pregando o socialismo econômico adaptado ao “marxismo-cristão” (sic), além de optar pela luta armada.

A POLOP surge como resultado da divergência sino-soviética, originada do XX Congresso do PCUS e, também, devido a uma valorização das idéias esquerdistas, no ambiente político brasileiro, após a renúncia de Jânio Quadros. A sua atuação é mais intensa em Belo Horizonte, São Paulo e Porto Alegre, afirmando uma posição de apoio ao PC da China.

O PORT é a seção brasileira da IV Internacional, de Leon Trotsky, exilado da Rússia, que, após perder a presidência do Conselho Militar Revolucionário para a “troïca” (Stalin, Kamenev e Zinoviev), em 1925, refugia-se no México e lança, em 1938, o seu manifesto, pregando a revolução mundial do proletariado, por métodos violentos, visando à passagem imediata para o socialismo, sem o mascaramento de “revolução democrática”.

Em 1953 é criado no Brasil, com atividades mais profundas em São Paulo e no Recife, e os partidos filiados a este movimento divergem do MCI (Movimento Comunista Internacional), liderado pela URSS.

Ao lado dessas associações, surgiram, no Brasil, de 1958 a 1964, organizações subversivas paralelas, as quais, sem possuírem uma subordinação direta aos partidos comunistas existentes, a eles vinculam-se por vários aspectos de caráter doutrinário e por um objetivo comum: a tomada do poder.

Além disso, o próprio ambiente político nacional, onde predominavam as chamadas reformas de base e a Revolução Cubana, contribuíram para as suas formações.

Entre elas, duas merecem destaque pelo valor que irão representar nos eventos futuros: o Movimento Unificado da Revolução Brasileira (MURB), de Francisco Julião, e a Frente de Libertação Nacional (FLN).

Ambas tentaram implantar a guerra revolucionária comunista, a primeira com a radicalização das massas camponesas, especialmente no Nordeste, e a segunda lançada em Goiânia, (1961) sob as lideranças dos governadores Leonel Brizola e Mauro Borges, do Prefeito de Recife, Miguel Arraes, dos deputados comunistas Francisco Julião, Barbosa Lima Sobrinho, Bento Gonçalves e outros, assemelhava-se, até no nome, à experiência da Frente Democrática de Libertação Nacional, promovida por Luiz Carlos Prestes, em 1950, no conhecido "Manifesto de Agosto".

Os "Grupos dos Onze" criados por Brizola eram elementos de combate, destinados a constituir o embrião do Exército de Libertação Nacional.

Na verdade, esses organismos ou possuíam contatos e ligações com os partidos comunistas, ou tinham maior vínculo ideológico, ou estavam sob o seu domínio.

Atuaram, grandemente, no período de 1961 até março de 1964, infiltrando-se nos órgãos governamentais, sob o beneplácito do Presidente deposto e agiram na CGT, na UNE, no MEC, na SUPRA, no DCT, na Petrobrás, na Igreja, onde exploraram a ala "progressista", contraditória e equívoca, no Congresso e nas Forças Armadas.

O comício do dia 13 de março de 1964, na Central do Brasil, a Revolta dos Marinheiros, a 25 de março, no Sindicato dos Metalúrgicos e a reunião do Automóvel Clube do Brasil motivaram a eclosão do movimento revolucionário vitorioso em 31 março de 1964.

O fracasso de concepções, até pouco tempo eufóricas e carinhosamente alentadas, que preconizavam a tomada do poder, resultou para os comunistas, em um sentimento de frustração que sacudiu não somente o PCB, como as organizações paralelas e infiltradas.

O período compreendido entre 1964 e 1968 caracterizou-se pelas cisões, porém, pouco a pouco refazem-se e procuram retomar a iniciativa, tendo como principais armas — o dogmatismo ideológico e o desespero dos fanáticos.

Na verdade, os conceitos revolucionários preconizados no MCI, levaram os comunistas às opções iniciais, divididas em duas linhas:

- a) a primeira alicerçada às diretrizes "via pacífica", representada pelos padrões típicos do PCB que, para usar a terminologia obscura de Jules Regis Debray assenta-se na "ortodoxia histórica" optante da Frente Única, uni-

ficadora das esquerdas com as chamadas "pequena-burguesia" e "burgueses progressistas";

- b) a segunda enveredava-se pelo caminho da violência, procurando os seus partidários assentar sua base na **doutrina foquista** — de Guevara-Debray — sob a experiência apenas cubana e caracterizada pela formação de "focos de guerrilhas".

A segunda linha foi a adotada pelos fanáticos dissidentes do PCB, do PC do B (Ala Vermelha), da POLOP, da AP ("nova" AP) e pelos elementos oriundos das organizações subversivas paralelas (FLN, Ligas Camponesas e outras).

A evolução do movimento comunista no período pós-revolucionário, entre 64-67, indica uma fase de compasso de espera, parecendo demonstrar uma ascendência da primeira linha, mas a realidade era outra.

Os partidários da **luta armada**, assim como os adeptos da **via pacífica**, necessitavam organizar-se para desencadear, mais tarde, as suas ações subversivas.

Porém, em ambas as opções, lavrava a discordância e isso contribuía para que as outras organizações e os movimentos classistas por elas liderados fossem envolvidos no processo dissolutivo.

Em tal ambiente era impossível um aceleração das ações.

Ademais, havia, ainda, os grupos políticos brasileiros exilados que motivavam contatos políticos para iniciarem uma reação.

A influência da revolução cubana continuava persistente, financiando e insuflando o comunismo na América Latina através da OLAS (Organização Latino-Americana de Solidariedade), criada em 1967 e "afilhada" da OSPAAAL (Organização de Solidariedade dos Povos da África, Ásia e América Latina), conhecida como "Tricontinental", onde as organizações buscavam apoio e treinamento.

Afinal, existia uma iniciante e crescente agitação estudantil, no campo internacional, com seus paradoxos e contradições, inspirada numa trilogia, a dos três M (Marx, Mao, Marcuse), no que resultou o domínio dos comunistas nas Universidades e favoreceu a atuação de um movimento de reação contra-revolucionária — a estudantil.

Em linhas gerais, podemos sintetizar o processo descritivo das dissidências ou fracionamento do PCB, de 1964 até 1967, no seguinte esquema:

- 1.º — os partidos comunistas da AL tinham que optar por três tendências:
 - a) orientar-se no sentido da doutrina do foco (Guevara-Debray);
 - b) pela doutrina da guerra prolongada;
 - c) pela doutrina da via pacífica.

No Brasil, isso resultou na crise do PCB — o chamado “Partidão” que foi surpreendido pelo 31 de março, quando se preparava para o seu VI Congresso, realizado, posteriormente, em 1967.

Três grupos principais travaram a Luta Interna (LI), segundo a influência da revolução cubana ou da concepção revolucionária chinesa:

- a) O grupo detentor do poder, conduzido por Prestes, que defenderia as diretrizes do XX Congresso do PCUS, apoiando a via pacífica;
- b) O grupo da “Corrente Revolucionária”, com duas facções distintas, lideradas por Carlos Marighela e Mário Alves;
- c) O grupo da “Dissidência”, ligado aos setores estudantis, em vários Estados, tornando-se o mais atuante o conhecido como “Dissidência-GB”.

Mas, não ficaram aí as denominadas “rachas” que se sucederam tanto na “Corrente Revolucionária”, como nas “Dissidências”, porque nenhuma delas formava um bloco monolítico ideologicamente.

Assim, com o VI Congresso do PCB (1967) as divergências acentuaram-se, vencendo, afinal, o grupo liderado por Prestes que considerava como seu objetivo estratégico imediato a “revolução nacional democrática”, e não a “revolução socialista”, que virá, para os comunistas do Partidão, numa 2.ª fase.

As novas organizações oriundas do PCB — a “Corrente Revolucionária” e as “Dissidências” — não tardaram a subagrupar-se por divergência de orientação, quanto ao modo de conduzir a luta armada.

Da primeira surgiram o PCBR (Partido Comunista Brasileiro Revolucionário) — a Corrente (MG) e a Ala Marighela.

Pode-se dizer que o PCBR é um partido político-militar que não adota o foco como doutrina de implantação da guerrilha, nem se subordina ao PCUS e ao PC da China, possuindo, pois, um caminho próprio, sem, contudo, deixar de ser parte integrante do MCI (Movimento Comunista Internacional), como foi reconhecido em sua própria Resolução — “tomando como base os princípios marxistas-leninistas”, devendo “pugnar pela unidade dos partidos irmãos...”

A Corrente é uma fração do Comitê Municipal do PCB, de Belo Horizonte (MG), criada em 1967/68, possuindo grande afinidade com o PCBR, inclusive a sua orientação básica, constante de 20 pontos, foi inspirada na Resolução daquele partido.

A “Ala Marighela” — Agrupamento Comunista — ALN (Ação Libertadora Nacional) foi resultado do radicalismo do ex-deputado comunista militante Carlos Marighela, membro do Comitê Central do PCB que se afirmou inicialmente, na “Corrente Revolucionária”, para, logo em seguida, dela divergir, tornando-se partidário das idéias foquistas da luta armada, de onde evoluiu para a formação do Agrupamento Comunista de São Paulo que iria concretizar a constituição da ALN.

Com a morte de seus “líderes”, esta organização entrou em colapso e alguns terroristas tentaram salvá-la, surgindo o “Movimento de Libertação Nacional” — “MOLIPO”, na verdade, uma dissidência criada por um grupo dirigido pelos denominados “Vinte e Oito de Cuba”, elementos provenientes daquele país, onde fizeram curso de guerrilha com o fim de aplicá-la no Brasil.

As “Dissidências” formaram um grupo de oposição à linha política do PCB e têm suas bases assentadas na Comissão Juvenil do PCB e suas regionais, com áreas de atuação no ME (Movimento Estudantil).

Três são as facções que compõem a Dissidência:

- a Dissidência/GB ou Dissidência Estudantil (Wladimir Palmeira, Daniel Aarão Reis e outros);
- a Dissidência Fluminense (Grupo de Niterói) MR-8 (inicial);
- a Dissidência Leninista do Rio Grande do Sul.

A DI/GB tornou-se conhecida pelo seu envolvimento no seqüestro do embaixador americano no Brasil, Walter Elbrick, em Jun 70.

A DI/Fluminense adotou a sigla MR-8 (Movimento Revolucionário 8 de Outubro) em memória a Guevara.

A DI/RS é um grupo regional formado por dissidentes do PCB do Rio Grande do Sul que, após o VI Congresso, se uniram a elementos trotskistas e aos remanescentes da POLOP (Política Operária).

A crise política, de 1964 a 1969, também atingiu outras organizações comunistas, marcando o processo de atomização das esquerdas em uma 2.^a grande crise.

A ORM-POLOP (Organização Revolucionária Marxista-Política Operária) foi a que mais duramente sofreu a deteriorização de seus quadros.

A organização preparou-se para o IV Congresso e logo manifestaram-se divergências entre o Comando Nacional e as seções regionais de Minas Gerais, São Paulo e da antiga Guanabara.

Influenciaram na cisão as teses de Guevara-Debray, consubstanciadas nas diretrizes da Organização de Solidariedade dos Povos da África, Ásia e América Latina e da Organização Latino-Americana de Solidariedade (OSPAAAL e OLAS).

O grupo dissidente da POLOP, de São Paulo, deu origem à fusão com o MNR (Movimento Nacionalista Revolucionário) que dura até 1968, quando é adotado o nome de VPR (Vanguarda Popular Revolucionária).

O MNR é constituído por comunistas e simpatizantes, possuindo uma forte ala de militares cassados, entre eles Carlos Lamarca, com ligações com exilados brasileiros no Uruguai e na Argélia (Aragão, Brizola, Dagoberto Rodrigues e Arraes). A organização fora, em abril de 1967, responsável pela tentativa de instalar um núcleo guerrilheiro em Caparaó, como as correrias do ex-coronel Jefferson Cardim Osório pelo Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná, em 1965.

Os dissidentes da POLOP de Minas Gerais, da ex-Guanabara e Estado do Rio de Janeiro resolveram, em 1968, realizar uma conferência no Mun. de Contagem, perto de Belo Horizonte, daí surgindo a Colina, cujo Comando Nacional fixou-se na área Rio/GB, recrutando estudantes universitários.

No Rio Grande do Sul, por sua vez, os remanescentes da POLOP, após o desfecho do IV Congresso, unem-se aos dissidentes do PCB e formam o POC (Partido Operário Comunista), tornando-se, assim, um prolongamento ideológico da POLOP e recebeu elementos discordantes oriundos da AP e trotskistas.

Afinal, os dissidentes da POLOP tentaram contatos desde o início com outros grupos com vistas a uma futura união das novas organizações, Colina e VPR, que mais tarde iriam concretizar o surgimento da VAR-PALMARES (Vanguarda Armada Revolucionária-Palmares), em 1969.

Também a AP (Ação Popular) e o PC do B (Partido Comunista do Brasil) foram abalados com os acontecimentos nacionais, sendo que a primeira por interferência e o domínio do chamado "grupo chinês", hostil aos grupos de tendência foquista ou trotskista, reorganizou-se em uma nova AP sob a sigla de APML (Ação Popular Marxista-Leninista).

Por seu lado, o PC do B, na realidade a mais fechada das organizações clandestinas às ações das autoridades, sofreu com a crise que abalou as esquerdas, dirigindo seus movimentos para o campo estudantil, onde seus elementos participaram de um Conselho da UNE, em 1968, e com a criação da CNC (Comissão Nacional de Consulta), em Jan/Fev 69, estruturou-se a Ala Vermelha do PC do B, com uma direção provisória (DNP) e várias regionais.

O Movimento Nacionalista Revolucionário (MNR) foi a primeira organização com expressão que surgiu no cenário das esquerdas, após a Revolução de Março, fora do quadro da luta interna que sacudiu os agrupamentos comunistas tradicionais (PCB, POLOP, PC do B e AP).

Militares cassados ou simpatizantes comunistas (oficiais e praças), políticos esquerdistas, filiados ou não às organizações comunistas, desiludidos com as opções tradicionais da esquerda brasileira, influenciados pela revolução cubana, inconformados pela derrota que as forças democráticas lhes impuseram, reuniram-se para formar o Movimento Nacionalista Revolucionário.

O MNR articulou-se em dois núcleos, um sediado na ex-Guanabara, onde assentava o Comando Nacional e o outro em São Paulo, com ligações em Minas Gerais, Rio Grande do Sul e outros Estados.

Essa organização foi a responsável, como acentuamos, pelo incidente de Caparaó, região limítrofe entre Minas e Espírito Santo, onde pretendeu implantar um núcleo de guerrilha, dirigido por uma "Troika" composta por Bayard de Maria Bolteux — chefe — Amadeu Almeida Rocha — assessor político — e o ex-capitão Juarez Alberto de Souza Moreira — assessor militar.

O treinamento de guerrilha foi realizado em Cuba, com passagem anterior em uma estância em Rando, Uruguai, adquirida pelo ex-vereador gaúcho Izidoro Gutierrez, ligado a Brizola.

O insucesso de Caparaó aniquilou o MNR que se dissolve na ex-Guanabara e o grupo paulista liga-se com os dissidentes da POLOP, em São Paulo, constituindo, em 1968, a VPR (Vanguarda Popular Revolucionária), defendendo as linhas Guevara-Debray.

Mais tarde, com a liberação de alguns participantes da "Frente de Caparaó", por cumprimento de pena, estes retornam às organizações de base (OB) e, na qualidade de ex-militantes, mobilizam razoável efetivo para a criação da RAN (Resistência Armada Nacionalista), com duas tentativas de contato do MNR com Miguel Arraes.

A primeira por intermédio de Márcio Moreira Alves, após seu discurso na Câmara, em Set de 68, em sua própria residência, e a segunda através de uma carta de Dagoberto Rodrigues, entregue aos dirigentes do MNR por um representante de Arraes (Marcos Lins).

Para finalizar este trabalho sobre os movimentos das esquerdas, no Brasil, faremos um esboço do que foi a influência do "ME" (Movimento Estudantil) na formação das novas organizações, onde se observa o predomínio da AP e do PCB no período de 1964 e o efeito de propaganda, depois dessa época, sobretudo em 1968, onde se caracterizou a agitação provocada pela "nova" AP e pela DIS/GB.

Todas as organizações contêm um setor específico de atuações no ME para proselitismo, recrutamento, ação de massa, agitação, etc.

Atualmente, no ME a "nova" AP e o PCB procuram manter a hegemonia e o controle através de elementos que permanecem em seus quadros.

O panorama das esquerdas, em 1968/69, enquadra-se na existência de dois processos evolutivos que se afirmam na existência de uma "esquerda teórica" e de uma "esquerda militante", sendo que esta se apresenta consubstanciada por uma corrente ortodoxa e outra radical.

A primeira é representada pela "esquerda festiva" pelo autodenominado "socialismo cristão" e "clero progressista", alcunhados pelos radicais como "reformistas", "revisionistas", "direitistas", etc.

Pregam a subversão nos centros culturais, estudantis, na imprensa e no clero.

A segunda — a militante — tem na sua parte ortodoxa a pregação do trabalho de massa no meio operário com possibilidade de passar à ação violenta, ao passo que a radical segue a linha da guerra popular, prolongada, baseada na doutrina maoísta, com uma visão que

supera e ultrapassa o "foquismo" de Guevara-Debray, ou na combinação de ambos, dentro das condições brasileiras: formação da guerrilha rural, através do foco, porém com ações nos grandes centros urbanos, a fim de montar uma infra-estrutura necessária à guerrilha no campo e à manutenção de seus quadros.

Lançaram-se nesse movimento as organizações seguintes:

- a) na corrente ortodoxa: o PCB (Reformismo);
- b) na corrente radical:
 - b.1 — massa/luta armada: PC do B — APML — POC e PORT
 - b.2 — luta armada/massa: MNR — VPR — COLINA — ALN — MR-8 (antigo) e MTR;
- c) na linha militarista de guerrilhas urbanas e rurais: VAR Palmares — PC BR (Alternativa Revolucionária) e Dissidência-GB.

* * *

Demonstra-se, assim, que o PC e todas as organizações paralelas ou infiltradas possuem um escopo único — a subordinação ao Movimento Comunista Internacional (MCI), qualquer que seja a sigla adotada e os métodos de ação que as diferenciam.

O inimigo persiste nos seus propósitos de minar as nossas instituições, com o objetivo único de conquistar o Poder.

Na clandestinidade, os comunistas continuam a conspirar, através, agora, de uma suposta via pacífica, instalando organizações de base (OB) e imprimindo jornais e panfletos.

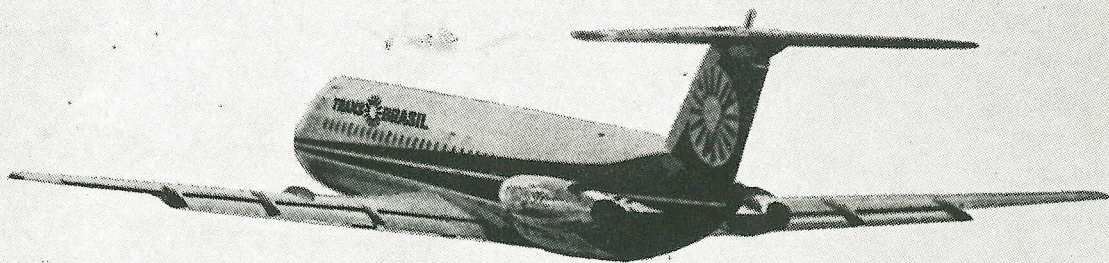
Como exemplo podemos citar os "aparelhos" recentemente descobertos em São Paulo, no Rio de Janeiro, no Rio Grande do Sul e em Brasília — DF.

Isso comprova a maneabilidade do processo subversivo que obriga o Governo a manter vigilância permanente em todos os setores da Política de Segurança Nacional, cuja conceituação é:

"a arte de garantir, sem guerra, se possível, mas pela guerra se necessário, a consecução ou salvaguarda dos objetivos vitais de uma nação, em face dos antagonismos que contra eles se manifestam no âmbito interno ou no campo externo".

Na TRANSBRASIL, você é mais do que um simples passageiro. Você é gente.

Por isso, no Jatão
você é tratado como gente.
E não como um simples número que
embarca aqui e desce ali.
Mesmo antes de entrar no Jatão,
você já percebe a diferença.
As Anfitriãs de Terra cuidam de sua
reserva e do seu embarque com
o mesmo carinho com que sua mulher
arrumou as malas.
E o sorriso é o mesmo das
Anfitriãs do Ar.
Dentro do Jatão, você vai se sentir em
casa: ninguém vai tratar
você como um simples passageiro.
E, quando você descer do Jatão,
a TRANSBRASIL vai junto.
Para ajudá-lo a encontrar um táxi,
hotel ou marcar um almoço
com alguém importante.
Você jamais se sentirá só e abandonado
numa cidade que
você nunca viu mais gorda.
Quando tiver que voar pelo Brasil,
vá pelo Jatão da TRANSBRASIL.



JATÃO
TRANS  **BRASIL**
Novo nome da Sadia.

AVIAÇÃO COMERCIAL SEGURO E SEGURANÇA DE VÔO

Aloísio da Cunha Nóbrega

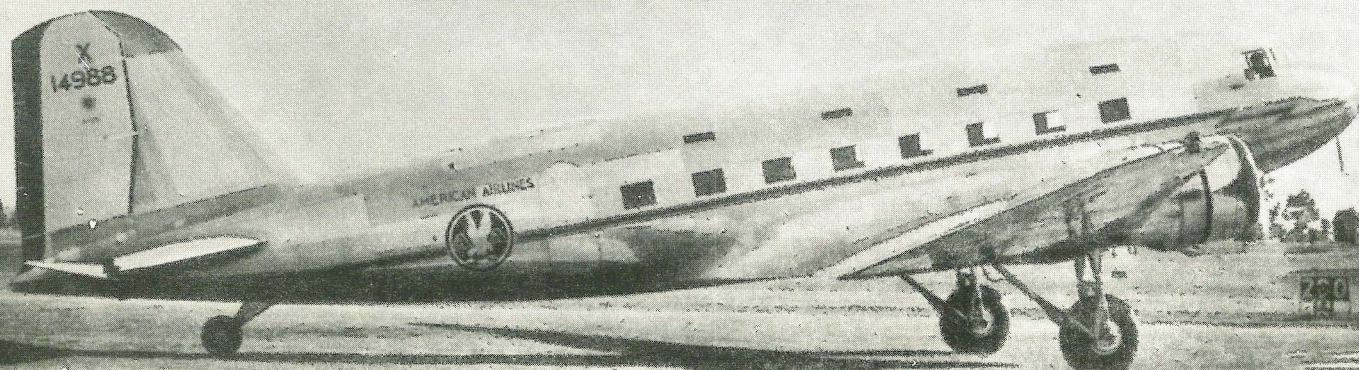
Navegação Aérea como operação e atividade econômica é orgânica e substancialmente dependente do Ministério da Aeronáutica.

As empresas que comercialmente exploram o transporte aéreo, além de suas vinculações regulamentares com o Ministério da Aeronáutica, são Sociedades Anônimas, atuantes na ampla área dos negócios regulados pelas regras da Sociedade Civil, desde o Código Civil, Código Comercial, Código Brasileiro do Ar, Obrigatoriedades Fiscais, até aquelas leis não escritas, as irrevogáveis leis do mercado. Todas em seu conjunto condicionando as empresas à destreza e à agilidade para não sucumbirem na implacável disputa em torno de posições e privilégios que o mercado esconde dos menos aptos. Por outro lado, a administração empresarial aviatória enfrenta, sistematicamente, críticas situações de mercado, inerentes à própria natureza da atividade econômica — os maus resultados sazonais, as periódicas necessidades de grandes investimentos para a atualização tecnológica do material aéreo, a inflação, o encarecimento do combustível e os infortúnios das perdas patrimoniais por acidentes (sinistros). Estas serão compensadas pela instituição do Seguro, específico e vital setor

da Economia, inserido no âmbito do Ministério da Indústria e do Comércio e atuando através do Instituto de Resseguros do Brasil — IRB, fundado em 1939 pelo ilustre brasileiro João Carlos Vital, como modelar organização. Sociedade de Economia Mista, com personalidade jurídica própria de direito privado, tem por objetivo regular a instituição dos seguros em geral e promover o desenvolvimento dessas operações no País. Seu Presidente e seus Diretores são nomeados pelo Presidente da República, por indicação do Ministério da Indústria e do Comércio. Eis o IRB com suas crescentes e significativas responsabilidades na economia de todos os negócios. E assim tem sido em relação ao ramo "aeronáutico" desde 1944, quando foi instituído para dar cobertura à grande expansão da aviação comercial brasileira, beneficiária dos materiais excedentes da II Grande Guerra, os numerosos e convenientes cargueiros C-47 (os Dakota), adaptados ao transporte de passageiros. Ressalte-se, aqui,

(Nota: O autor deste artigo é Ten Cel Av RR, Consultor Técnico da "Airclaims Inc." para assuntos de seguro de aviação e Membro da "The Society of Air Safety Investigators" — SASI).

C-47 — Dakota



o bem compreendido papel que lhe cabe como empresa quase pública, refiro-me ao IRB assumindo os riscos de uma atividade econômica ainda pioneira, insubstituível para o desenvolvimento do País, indenizando perdas sem a contrapartida de "prêmios" comercialmente compensadores. Na verdade, os riscos eram excessivos pelas circunstâncias envolvidas: segurança de voo sem uma conceituação e meios adequados, reunindo inexperientes recursos humanos, materiais e infra-estrutura incipientes. Ainda hoje em dia, sob certos aspectos, na Amazônia, remanescem condições de risco quantitativamente comparáveis às dos primeiros tempos da aviação, mas ainda ali se encontra um IRB compreensivo e sintonizado com a realidade do Brasil, aceitando coberturas sob condições contratuais suaves, das aeronaves (aviões e helicópteros) em operações do tipo RADAM e outras. Tais atividades se tornariam inviáveis sem a cobertura do seguro. E, nesse caso, provavelmente onerar-se-ia ainda mais a epopéia da Força Aérea Brasileira, cujos meios são limitados, mas cuja disposição de bem servir ao País não tem limites.

Numa primeira e rápida conclusão, ressalta assinalar a importância social e econômica do seguro para as empresas aéreas. Existe uma evidente correlação entre um mínimo de condições que garantem a "segurança de voo" e a existência do seguro. Atividade econômica viável sob certas condições, enraizada nos hábitos sociais do Brasil das distâncias continentais, a aviação comercial é irremediavelmente dependente do seguro. "Um não vive sem o outro", casados com comunhão de bens, onde o divórcio é inadmissível, pois se romperia a correlação impossível de se romper, a partir do conceitual. A objetividade das situações concretas, no entanto, vivendo o dia-a-dia das interações rotineiras de estruturas tão diferentes, será tópico que emergirá debatido no decorrer deste artigo, cujo título é um convite à reflexão, com base nas indiscutíveis premissas a seguir.

1) A "segurança de voo" em seus aspectos preventivo e operativo, inclusive infra-estrutural, é tarefa de um Ministério da Aeronáutica também civil, dos Transportadores e dos Fabricantes de Aviões (no caso nosso a EMBRAER).

2) As informações, conclusões e outras providências oriundas da "segurança de voo" são indispensáveis à confecção dos contratos de seguro (apólices) e às "liquidações dos si-

nistros", constituindo ambos a própria essência do sistema dos seguros de aviação.

Esboça-se, desse modo, um silogismo inacabado, pois que o dinamismo do mundo não indica soluções ou conclusões permanentes. A partir de um mútuo e compreensivo ajustamento, a dialética se deslocará na direção da maior eficiência do conjunto "segurança de voo-seguro de aviação", para crescentes e generalizadas vantagens.

O mundo do Seguro — Os "Aeronáuticos"

Seguro é a indenização paga por um segurador a um segurado, desde que configuradas condições expressas num contrato bilateral, a "apólice de seguro", cujo modelo é aprovado pelo IRB em consonância com a legislação específica e as peculiaridades do risco.

O IRB detém, legalmente, o monopólio do

riscos assumidos pelas Companhias de Seguro do País, cobrindo todo o mercado brasileiro — "Pessoas", "Direitos e Obrigações", "Bens" e "Diversos" — como também o órgão supervisor e fiscalizador da boa marcha do sistema brasileiro de seguros. Quanto à operacionalidade do sistema, manda a técnica que o segurador opere com um mínimo de retenção, participando do maior número possível de riscos, o que irá gerando sucessivos resseguros e fazendo com que todo o mercado, em escala mundial, participe, direta ou indiretamente, na cobertura de um mesmo e expressivo risco.

Dentro do grande setor dos "Bens", o ramo "Aeronáuticos" pouco sobressai como atrativo comercial — somente 15% das Companhias de Seguros por ele se interessam — trata-se de uma relativamente pequena massa de bens seguráveis (cerca de 5 000 aeronaves no mundo inteiro) e vultosos capitais em risco.

Daí a necessidade de ser utilizado, em grande escala, o resseguro no exterior realizado pelo IRB, que banca uma retenção no mercado brasileiro de, atualmente, US\$ 1.400.000,00, colocando o saldo no exterior por intermédio dos resseguradores internacionais com a reciprocidade de também assumir resseguros — e os correspondentes prêmios em moeda forte (um Boeing 737 custa aproximadamente, US\$ 6.000.000,00 e um DC-10 US\$ 25.000.000,00).

Para Londres flui, praticamente, o merca-

do internacional de "aeronáuticos", as Companhias Britânicas de seguros com 80% do mercado e os sindicatos Lloyds com 20% da quase totalidade dos resseguros mundiais de aviação.

A característica do ramo é, pois, a internacionalização dos negócios, não se admitindo, tecnicamente, um país ser auto-suficiente na absorção dos riscos — não só de "aeronáuticos" — a que está sujeito. Outra peculiaridade do ramo é a necessidade de sistemático interface, a exemplo da "Comissão de Tarificação de Riscos Aeronáuticos", reunindo sob a coordenação do IRB representantes do Ministério da Aeronáutica (DAC), Sindicato das Empresas Aéreas, EMBRAER e Federação das Empresas do Seguro Privado.

Os seguros de "cascos" aeronáuticos — herança semântica do seguro marítimo cujas origens remontam ao século XVI — se apresentam no Brasil sob um triplice aspecto: apólices destinadas às aeronaves de "Linha Aérea Regular de Navegação Aérea", inclusive "responsabilidade de passageiros" e "responsabilidade civil"; aeronaves que exploram Táxi Aéreo e as da categoria de turismo e treinamento.

Os principais elementos que no seguro condicionam as taxas (prêmios), situando-as dentro de um horizonte econômico, são os seguintes, além da franquia (montante deduzível do seguro nas perdas parciais): preço, tipo, idade e utilização da aeronave.

A viabilidade da aplicação do seguro depende, assim, de se situarem aqueles elementos dentro de parâmetros normais de existência e operacionalidade. Bom senso e boa fé, insubstituíveis nesse contexto, completam a argamassa do seguro de que a apólice é o instrumento legal.

O preço da aeronave definirá os limites da taxa anualmente paga pelo segurado ao segurador. O "tipo" refletirá o "conceito" do fabricante. A idade pode implicar em previsibilidade de acidente, o que é inaceitável em seguro. A "utilização da aeronave" pressupõe a existência de recursos humanos, "infra-estrutura aeronáutica" e "regras de vôo" dentro das mais adequadas previsões.

Há, no entanto, riscos inaceitáveis para o seguro. Entre estes, excluídos de cobertura, as apólices mencionam os que decorrem de: inexistência de capacitação profissional ou de saúde da tripulação e de condições de aeronavegabilidade do aparelho — fornecidos pelo

Ministério da Aeronáutica e providenciados pela empresa transportadora; utilização de campos de pouso sem condições de segurança — controle do Ministério da Aeronáutica através dos "planos de vôo; violações às regras de vôo.

Um outro aspecto importante que as investigações dos acidentes — a cargo do Ministério da Aeronáutica — configuram, além das violações às regras de vôo, é a falha material injustificada, possibilitando a "sub-rogação" do fabricante da aeronave pelo segurador, com chance de se ressarcir após ter pago a indenização devida ao segurado.

Segurança de Vôo — Investigação Prevenção de Acidentes

Os fabricantes de aeronaves, o Ministério da Aeronáutica que expede os "certificados de aeronavegabilidade" e estabelece as "regras de vôo", juntamente com as empresas transportadoras que exploram comercialmente a navegação aérea são responsáveis pela segurança dos vôos, estruturalmente.

Operacionalmente os fabricantes preocupam-se em atender às exigências dos órgãos oficiais, introduzindo em seus projetos certos acréscimos ou modificações que, na maioria das vezes, provêm da apuração das causas de acidentes que os serviços de investigação e prevenção determinam. Em nível internacional atua a "General Aviation Manufacturers Association" — GAMA, sede nos USA, com seus "safety committees" preocupados em aprimorar os produtos oferecidos ao uso público, fabricados naquele país, cobrindo 90% do mercado mundial. Consumados mestres na arte do "marketing", os fabricantes americanos acrescentam aos seus produtos o conceito de "pacote" — com vistas à segurança de vôo, cursos e manuais operacionais para a melhor utilização de suas aeronaves. Além do que se articulam com os órgãos oficiais — o FAA por exemplo — em seminários e proposições diretas, visando ao aperfeiçoamento quantitativo e qualitativo dos serviços públicos oferecidos à aeronavegação — Meteorologia, Planos de Vôos, Motores e sua melhor utilização, etc.

No Brasil, a partir dos últimos dez anos, o Ministério da Aeronáutica vem dedicando especial atenção à investigação e prevenção dos acidentes aeronáuticos, usando suas atribui-



Boeing 747

ções legais exclusivas para determinar-lhes as causas e colher os ensinamentos para o aprimoramento da Segurança de Voo em benefício da aviação civil e militar e da Sociedade em geral. Além dessas finalidades de inestimável alcance e em razão de dispositivos legais específicos, a investigação oficialmente realizada constitui o instrumento hábil para serem dirimidas dúvidas e estabelecidos critérios no ensejo das "liquidações de sinistros" em que o IRB faz o confronto dos fatos e conclusões que envolveram o acidente e as cláusulas contratuais da "apólice", para saber o que pagar ao segurado, ou fundamentadamente negar-lhe a indenização.

A organização internacional "The Society of Air Safety Investigators" — SASI, sede no Canadá, é a entidade que reúne a experiência mundial em matéria de investigação e prevenção de acidentes, possuindo inscritos 900 membros oriundos de todos os ramos (inclusive "Seguros") aeronáuticos privados e oficiais. É grande o interesse dos fabricantes de aeronaves — americanos em particular por terem seus aparelhos predominantes no mercado mun-

dial pelos trabalhos da SASI, suas trocas de experiências e recomendações. A título de ilustração e como a expressão de significativa intercessão de áreas de mútuo interesse, o seguro internacional (resseguro) de "aeronáuticos" com as "Companhias Britânicas" em primeiro plano, também se beneficia da SASI. Para isso mantém vinculados como "membros" efetivos elementos seus, orgânicos do sistema de seguros, ramo "aeronáuticos", pertencentes à "Airclaims Inc.", firma subsidiária e especializada que realiza, em escala mundial, o duplo trabalho de "investigar" e "liquidar" (o "adjusting") os sinistros ressegurados sob a financeira liderança — ou não — daquelas Companhias que, metodicamente, lhe repassam os créditos dos seguros devidos aos segurados. A alta credibilidade profissional da "Airclaims" se deve à total independência com que regula os sinistros com base na verdade das conclusões induzidas das investigações que ela própria conduz, no respeito ao contrato de resseguro e às leis do país onde ocorreu o acidente. Eis uma firma que reflete a sofisticação necessária ao melhor acoplamento de dois sistemas de na-

tureza tão diversa como "Seguro" e "Aviação", um dependente do outro, no entanto. Voltando à SASI como a mais bem qualificada fonte de atualização profissional visando à segurança de vôo, registraram-se ali recentes interações com a US-FAR (US-Federal Aviation Regulations) e a US-"National Transportation Safety Board", destacando-se a recomendação para o uso nas grandes aeronaves de tipos registrados a partir de 30/9/69, inclusive os aviões da geração dos B-747, DC-10 e L-1011, do "Digital Flight Data Recorder" — DFDR que faz registro automático de mais amplos dados que os obtidos pelo seu antecessor, as famosas "caixas pretas" já instaladas nos aviões alguns anos atrás. O DFDR resistente a condições de fogo, umidade, submersão na água e choques violentos, além de atuar como elemento auxiliar de alarme visual no painel do piloto avisando-o de falhas em quaisquer dos circuitos do avião, registra, essencialmente, altitude, velocidade, direção, aceleração, parâmetros de funcionamento dos motores, controles de posições na cabina e controle de posições na superfície. Com tais dados ficaram bem mais facilitados os trabalhos de investigação com a ajuda dos programas de computadores elaborados pelo fabricante do avião. Não ainda satisfeitos com os dados obtidos através do DFDR, o citado "Safety Board" já estabeleceu diretrizes (dez. 74) para que passem a ser registrados, além do que já fornece o DFDR,

mais o seguinte em projeto a ser desenvolvido: "Time (GMT), Automatic Flight Control System Status", Pilot Input/Control Surface Position-Three Axes, Spoiler Speed braker position, Flight Director Mode Selection, Localizer/Glide Slope Deviation, Hydraulic System Status, Electrical Bus Status, Fire Warning/Pressurization System Failure, Outside Ambient or Total Air Temperature, Strut Extension/Retraction Switch, Outer-Middle-Inner Marker Passage, Radio Altitude, Longitudinal Asseleration e, finalmente, and Increase the Vertical Acceleration Recording Rate from 4 to 10 Times per Second".



L-1011 — TriStar

Como se pode constatar, é crescente a sofisticação na obtenção das informações que responderão pela brusca e irracional mudança da rotina de um determinado vôo, levando-o ao acidente e à perda total ou parcial. Ter-se-á, assim, atingido um horizonte cada vez mais claro na busca dos fatos que, compreendidos e integrados, indicarão as reais causas dos sinistros, o que implicará em conclusões de decisiva importância na prevenção de potenciais desastres. Quanto ao risco de tudo conhecer e nada entender não há sistema por mais sofisticado que substitua a razão humana.

É sabido que na Aviação sempre prevaleceu a chamada "lei de Murphy", segundo a qual "se algo pode ser feito errado... alguém o fará". Do mutualismo dos "check-list" de bordo ao "seguro de aviação" foi um passo. Só que, ambos, homens de seguro e homens de aviação, empreenderam juntos, sob outra forma de mutualismo, a dos que têm responsabilidade social.

As informações, juízos e expectativas que resolvemos partilhar com os leitores desta Revista demonstram que muito há o que dizer ainda. E aperfeiçoar. O que sempre haverá.



DC-10

COLÔNIA DE FÉRIAS DOS AFONSOS

Cerca de 1 500 crianças, na faixa de 6 a 13 anos, e 300 adultos participaram, este ano, da Colônia de Férias dos Afonsos.

A Comissão de Desportos da Aeronáutica contou, no corrente ano, com o apoio do Departamento de Educação Física do Estado do Rio de Janeiro e da Faculdade Castelo Branco, para a realização da IX Colônia de Férias.

Instalada no dia 5 de janeiro, com uma cerimônia de abertura, foi encerrada a 7 de fevereiro, tendo sido ministradas aulas de ginástica, natação, atletismo, futebol, basquetebol, judô, ginástica olímpica e feminina, "ballet", handebol, tênis de mesa, aulas de civismo, de higiene e de socorros de urgência, recreação e outras modalidades esportivas. Cada participante recebeu, também, uma Caderneta de Poupança, fornecida pela Agência da Caixa Econômica do Campo dos Afonsos e uniformes para a prática dos desportos.

SUBOFICIAL PREMIADO COM MEDALHA "PRÊMIO FORÇA AÉREA BRASILEIRA"

Por delegação de competência do Presidente da República, o Ministro da Aeronáutica concedeu a Medalha "Prêmio Força Aérea Brasileira" ao Suboficial José Luiz Ribeiro. Seus estudos e trabalhos técnicos



Flagrante da última Colônia de Férias da CDA

profissionais possibilitaram padronizar e aperfeiçoar os sistemas elétricos de diversos tipos de aeronaves da Força Aérea Brasileira. O invento e a execução do projeto de um Anticolisão e de um Pisca-Pisca de Navegação redundaram em grande economia de material importado e apreciável redução de mão-de-obra.

O novo equipamento de luz de navegação aérea "pisca-pisca", anticolisão de aeronaves, idealizado pelo Suboficial Luiz, foi submetido a testes pelo Departamento de Pesquisas Eletrônicas, do Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento do CTA. Considerado de qualidades aeronáuticas por suas características, foi aprovado para uso na FAB. O componente, ora em fabricação no Parque de Aeronáutica dos Afonsos,

vem padronizar seu uso nas aeronaves da FAB. Possibilita, ainda, a manufatura de um novo item na indústria aeronáutica do País, a preço de custo sete vezes menor do que os componentes similares importados.

CONVÊNIO ECEMAR-UFRJ

O Major-Brigadeiro Antonio Geraldo Peixoto, Comandante da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica (ECEMAR) e o Professor Hélio Fraga, Reitor da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), assinaram um convênio entre aquelas instituições de Ensino e Pesquisa.

O convênio, de cooperação acadêmica, será atuado através do Núcleo de Computação Ele-

trônica da UFRJ e prevê o intercâmbio de professores e o estabelecimento de cursos de aplicação em processos decisórios. Notadamente neste convênio são previstas as bases para a aplicação das técnicas de análise de sistemas e da pesquisa operacional na modelagem de processos decisórios, utilizando-se os recursos computacionais do Núcleo de

Computação Eletrônica e do assessoramento da COPPE através de seus programas de administração e de produção. O convênio também prevê aplicação dos produtos resultantes da linha de desenvolvimento de tecnologia básica de computação de interesse de ambas as partes.

Estiveram presentes ao ato de assinatura do convênio,

além dos Oficiais-Instrutores da ECEMAR, os professores da UFRJ: Paulo Emídio Barbosa (decano do CCMN), Chaffi Haddad (Sub-Reitor), Sydney Santos (Vice-Reitor), Paulo Boaventura (COPPE), Carlos Cosenza (COPPE), Júlio Coutinho (Escola de Engenharia) e o Professor Tércio Pacitti, Diretor do Núcleo de Computação Eletrônica da UFRJ.

CONCORDE REALIZA O 1º. VÔO SUPERSÔNICO COMERCIAL AO BRASIL

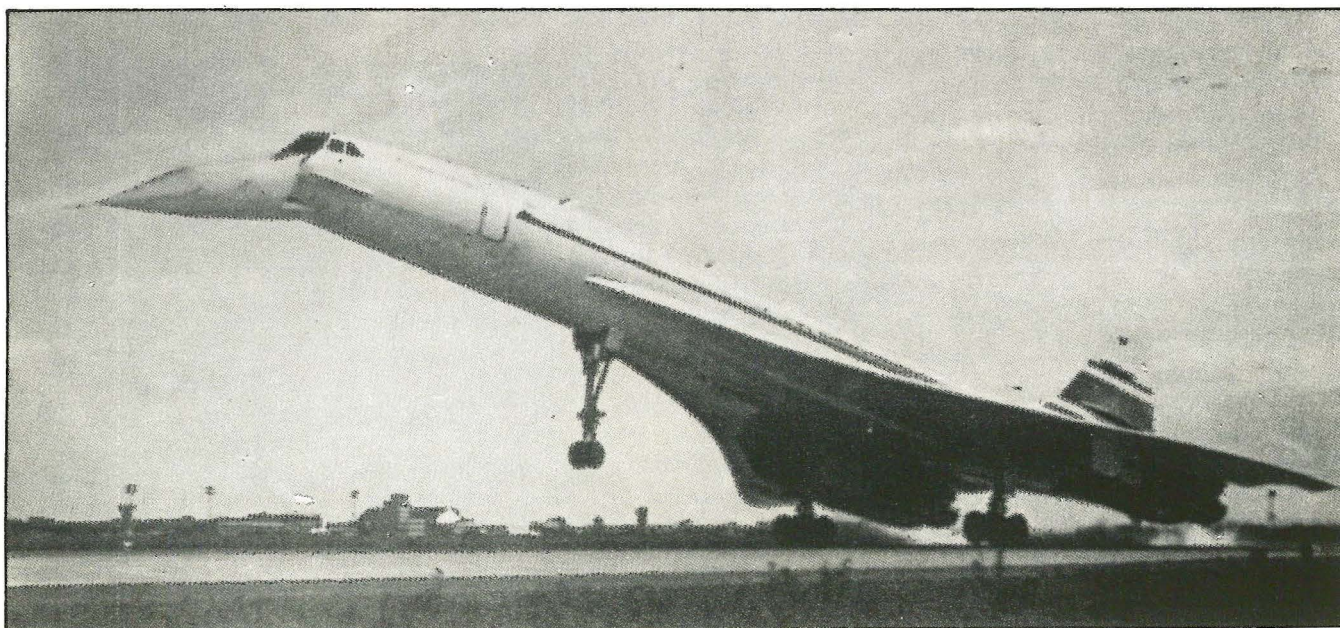
Com a presença do grande público que foi ao Aeroporto especialmente para vê-lo, aterrou no Galeão, às 16:05 horas do dia 21 de janeiro, o Concorde, avião supersônico de fabricação franco-britânica, de prefixo F-BVFA, completando o primeiro vôo comercial supersônico sobre o Atlântico Sul.

O aparelho, que voa a uma velocidade recorde de 2.200 km/h, partiu de Paris, fã-

zendo escala em Dacar, na África, transportando 100 passageiros e 9 tripulantes. O Concorde, em seu vôo inaugural foi pilotado pelos Comandantes Pierre Dudal (Chefe de Operações-Concorde, com 17 mil horas de vôo), Pierre Chanolne (ex-Diretor de Operações da Air France, com 24 mil horas de vôo) e Engenheiro de vôo André Blanc.

Os passageiros e tripulantes

foram recepcionados pelo Prefeito Marcos Tamoyo, do Rio de Janeiro, Joseph Halfin, Diretor da Air France para o Brasil, Sr. Saures, Diretor da Air France para a América do Sul, pelo Sr. Michel Legendre, Embaixador da França no Brasil, Sr. Jean Dominique Paoline, Cônsul-Geral da França no Rio de Janeiro, e pelo Major-Brigadeiro José Vicente Cabral Checchia, Diretor-Presidente da ARSA.



POSSE DA DIRETORIA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Em Sessão Solene realizada no Salão Azul do Clube de Aeronáutica, foi empossada a Diretoria eleita para o biênio 1976/1977, na noite de 2 de janeiro. Às 20:30 horas tiveram assento à Mesa: como Presidente, o Marechal-do-Ar José de Souza Prata. Como membros, os Marechais-do-Ar Benjamim Manoel Amarante e Manoel Narciso Castello Branco, assim como o Tenente-Brigadeiro RR Manoel José Vinhaes e os Majores-Brigadeiros Alberto Costa Mattos e RR Wilson de Oliveira Freitas. Aberta a Sessão, foram entregues os Títulos de Sócios Beneméritos aos Marechais-do-Ar Fábio de Sá Earp (ausente) e Benjamim Manoel Amarante. A seguir foi dada a palavra ao Presidente eleito do Clube de Aeronáutica, Major-Brigadeiro Francisco Bachá, que pronunciou o seguinte discurso:

"Ainda com o coração acelerado pela felicidade de havermos conseguido transformar em realidade um sonho que durou mais de vinte e cinco anos, pois no fim de novembro próximo passado inauguramos as instalações da nova sede social, no mais belo, no mais alto e no mais completo prédio do Estado do Rio de Janeiro — o Edifício Clube de Aeronáutica, dissemos nós, com orgulho e satisfação, ao término daquela jornada — Missão Cumprida.

Como se aproximava o fim do terceiro mandato do Presidente e do Vice-Presidente da nossa associação de classe e considerando que, devido à nossa longa permanência na direção deste querido Clube, pois desde 1967 vínhamos prestando nossa colaboração, era justo que outros elementos fossem eleitos, a fim de que, com sangue novo, o Clube de Aeronáutica fosse levado ainda a mais altos destinos.

Aconteceu, porém, que os ilustres membros do Conselho Deliberativo, pensando de forma diferente, resolveram eleger, por maciça maioria de votos, pela quarta vez consecutiva,



Major-Brigadeiro RR — Francisco Bachá, Presidente do Clube

a mim e ao Maj Brig Alberto Costa Mattos, para os cargos de Presidente e de Vice-Presidente, respectivamente, da nossa agremiação. Recebemos com humildade e gratidão a decisão dos senhores membros do Egrégio Conselho Deliberativo, cuja confiança, aliada ao irrestrito apoio e colaboração, nos permitiram levar a bom termo a missão que nos fora atribuída. Diante das crescentes tarefas que o nosso Clube apresenta, nesta fase atual de sua existência, procuramos cumprir nossas atribuições, mantendo a invariável linha de conduta que sustentamos até a presente data. Conservaremos, assim, o Clube de Aeronáutica inteiramente voltado para as suas finalidades estatutárias, procurando ainda, por todos os meios, tornar mais efetivas as relações com as instituições congêneres.

Nesta oportunidade, cumpre-nos ressaltar a permanente e ativa atuação do Presidente do Conselho Deliberativo, Marechal-do-Ar Fabio de Sá Earp que, com a ajuda dos demais Excelentíssimos Senhores Marechais, nos tem prestigiado eficiente e surpreendentemente, permitindo-nos, dessa forma, não só vencer as dificuldades encontradas nas tarefas inerentes aos cargos de Presidente e Vice-Presidente, bem como romper as barreiras interpostas por aqueles que, por arraigada incompreensão, tentaram impedir ou dificultar a consecução dos nossos reais objetivos.

Cabe-nos ainda, apesar de estarmos em uma solenidade de posse, apresentar um resumo das principais realizações efetuadas durante o período que se encerrou, sendo as mais importantes, nos vários Departamentos, as seguintes:

— Foram distribuídos pela Cooperativa de Carros 78 automóveis no valor de Cr\$ 2.297.438,00 e 140 aparelhos de televisão a cores no valor de Cr\$ 933.745,61, permanecendo ainda em estoque 35 TV de tipos variados.

— No Departamento Beneficente, cujos empréstimos especiais são efetivados imediatamente, atingiram a cifra total de Cr\$ 898.125,69.

— A Carteira Hipotecária e Imobiliária apresentou o seguinte movimento:

— Construção de um edifício com 50 apartamentos na rua Pacheco Leão, n.º 174 — Jardim Botânico, com entrega prevista para fevereiro de 1976.

— Na rua Visconde de Ouro Preto, n.º 34 — Botafogo, um edifício com 32 apartamentos em construção.

— Na rua Mário Portela, n.º 60 — Laranjeiras — um edifício com 96 apartamentos em construção.

— Na Ladeira Ary Barroso, n.º 20 — Leme, projeto para construção de um edifício com 60 apartamentos, aguardando aprovação do mesmo.

Edifícios entregues no ano de 1975:

— Rua Gustavo Sampaio, n.º 28 — Leme — 52 apartamentos.

— Rua Jardim Botânico, n.º 616 — 88 apartamentos.

— O patrimônio do Clube, que era de Cr\$ 15.088.320,30 (quinze milhões, oitenta e oito mil trezentos e vinte cruzeiros e trinta centavos), passou no encerramento do presente exercício para Cr\$ 120.788.320,30 (cento e vin-

te milhões, setecentos e oitenta e oito mil, trezentos e vinte cruzeiros e trinta centavos).

— No Departamento Jurídico, cumpre-nos informar o seguinte:

Sotur de Cabo Frio

Em prol dos nossos consociados, proprietários de terrenos naquela área, foi intentada uma ação para homologação de escritura compulsória, aguardando-se a sentença do MM Juiz daquela Comarca, ação esta que interrompeu a prescrição vintenária de posse dos lotes pelo vendedor da gleba.

Hotel Internacional do Galeão

Por decisão do Juiz da 1.ª Vara Federal, foi determinada uma perícia contábil nos livros da Servitec e outra de engenharia no imóvel objeto da Ação. É bom salientar que o imóvel se encontra desocupado, vago, na posse do Clube, restando a sentença final do MM Juiz que esperamos possa vir no mais breve lapso de tempo possível.

— Com relação à nossa nova sede Social, gostaríamos de pedir a atenção dos presentes para o seguinte: no discurso de posse de 1972 assim nos manifestávamos: "Início da construção do nosso Edifício-Sede — Edifício Clube de Aeronáutica, cujas fundações se encontram em adiantada fase de execução". Em janeiro de 1974, fizemos a seguinte referência: "O desenvolvimento da obra do novo Edifício-Sede está-se processando de acordo com o seu cronograma, estando prevista a sua inauguração para 1975". No dia de hoje, isto é, 2 de janeiro de 1976, temos a grande satisfação de dizer aos nossos associados que a firma SERVENCO, cumprindo o contrato estabelecido com o Clube de Aeronáutica, entregou em novembro próximo passado as nossas novas instalações, cuja inauguração se realizou no dia 28 daquele mês.

Cumpre-nos, ainda, cumprimentar pela colaboração e apoio prestados os membros do Conselho Fiscal na pessoa de seu ilustre Presidente o Maj Brig Ivo Gastaldoni, bem como os companheiros que conosco integraram a Diretoria que acabou de cumprir o seu terceiro mandato, os quais dirigiram de maneira exemplar os diversos Departamentos e Serviços Especiais.

Permitam-nos, ainda, Vossas Excelências que, antes de encerrarmos nossa breve ajo-



cução, agradecemos a todos aqueles que, atendendo ao nosso convite, nos prestigiaram com suas presenças, entre os quais se encontram vários companheiros que exerceram, no passado, o difícil cargo de Presidente da nossa Associação de Classe, aos quais expressamos, com grande honra, os nossos votos de gratidão pelo muito que fizeram pelo nosso Clube.

Aproveitando, ainda, esta oportunidade, resolveu a Diretoria fazer a entrega das medalhas e dos respectivos diplomas às personalidades que integram o Quadro de Honra do Clube de Aeronáutica e que, por motivos diversos, não puderam comparecer à solenidade de inauguração das novas instalações da nossa Sede Social e que são as seguintes: (solicitamos deixar os aplausos para depois de chamado o último contemplado).

— Min Armando Perdigão (homenagem póstuma). Convidamos D. Maria Cândida Perdigão para receber das mãos do Exmo. Sr. Presidente da Mesa a medalha e o respectivo diploma.

- Ten Brig Paulo Sobral Ribeiro Gonçalves
- Brig Oswaldo Terra de Faria
- Brig Protásio Lopes de Oliveira
- Brig Everaldo Breves
- Maj Edenir Fróes
- Cap Arthur Carlos Bandeira

Ao terminar, tendo bem presente o propósito de levarmos a bom termo a missão que nos foi confiada, fiéis ao lema de bem servir à coletividade, solicitamos o apoio e a colaboração de todos consócios, pois, somente com a união efetiva de todos, atingiremos o objetivo colimado, isto é, bem servir ao nosso Clube e à nossa querida Força Aérea.

Concluindo, citaremos, nominalmente, os demais integrantes da Diretoria para o biênio 1976-1977:

Diretor do Dep. de Secretaria — Maj Ivan de Lanteiul

Diretor do Dep. de Relações Públicas — Cel Alcyr Lintz Geraldo

Diretor do Dep. de Finanças — Cel Colmar Campello Guimarães

Diretor do Dep. Desportivo — Brig Paulo Salgueiro

Diretor do Dep. Social — Cel Jorge Abiganem Elael

Diretor do Dep. Técnico-Cultural — Maj Brig Raphael Leocádio dos Santos

Diretor do Dep. Patrimonial — Maj Brig José Vicente Cabral Checchia

Diretor do Dep. Beneficente — Brig José Carlos D'Andretta

Diretor do Dep. Jurídico — Cel Dalvino Camillo Da Guia

Diretor do Dep. de Facilidades — Maj Ubiratan Cavalheiro de Oliveira

Diretor da Cooperativa de Carros — Cel Del Prete Sobral Moraes

Carteira Hipotecária e Imobiliária: Diretor — Brig Samuel de Oliveira Eichin

Secretário — Ten Cel Herval da Costa Bezerra

Tesoureiro — Maj Altimio Barbosa Ferraz.

Convidamos os presentes para o coquetel que será servido na varanda."

Concluído o discurso do Presidente do Clube de Aeronáutica, os presentes encaminharam-se para a varanda onde o Brigadeiro Bachá foi calorosamente cumprimentado pelos Conselheiros da nossa agremiação, bem como pelos seus auxiliares de Diretoria, colegas, amigos e convidados. A solenidade comemorativa teve prosseguimento com animado coquetel que ensejou o encontro de apreciável número de associados, quase todos na companhia de suas respectivas esposas. Foi de fato uma noite agradável que marcou a posse da Diretoria do Clube, tendo havido muita fartura de salgadinhos, "whiskey" e refrigerantes, tudo de acordo com as melhores tradições da nossa querida associação de classe.

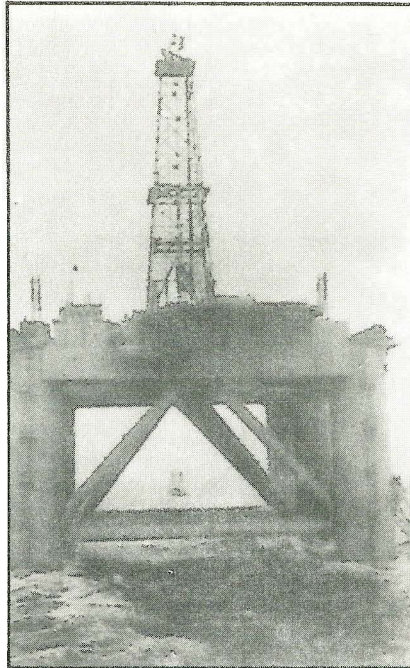
O futuro heliporto de nossa sede



Do heliporto do Edifício Clube de Aeronáutica, o Presidente do Clube, com convidados, observa a vista que de lá se descortina

PLATAFORMA GIGANTE

Gigantesca plataforma de perfuração semi-submersível é conduzida por um rebocador em uma viagem de 4 800 quilômetros de Port Arthur, Texas, a Port of Spain, Trinidad. Ela será usada pela Companhia Texaco para pesquisa de petróleo. A enorme aparelhagem deverá operar em águas de profundidade até 180 metros e suportar ventos de até 100 nós, bem como ondas de até 30 metros de altura. A plataforma inclui acomodações para 76 pessoas, um hospital totalmente equipado com seis leitos, escritórios, cozinha, refeitório, salas de recreação e um heliporto.



britânica pelo Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos. (BNS)

~

MODELO DE AVIÃO COM APENAS 1 GRAMA

Um aficionado do aeromodelismo construiu e exibiu em um hangar da Grã-Bretanha um modelo em microfilme que segue as especificações internacionais, tem envergadura de 65 centímetros e pesa apenas um grama. A hélice gira à razão de 40 voltas por minuto, impulsionada por um elástico. No ar parado do grande hangar, o modelo descreveu círculos com graça etérea, enquanto sua superfície brilhava ao ser atingida pela luz.

Já foi escolhida a equipe britânica para o Campeonato Mundial de Aeromodelismo em Recintos Fechados de 1976, a ser realizado em Cardington, sudeste da Inglaterra, em agosto, e ao qual se espera compareçam entusiastas de 18 países. O objetivo é a duração de voo,

EUA RECEBEM HARRIERS DE DOIS LUGARES

A Hawker Siddeley acaba de entregar ao Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos os oito primeiros aviões Harrier V-STOL (pouso e decolagem verticais) de dois lugares. Os aparelhos farão parte da linha de frente da esquadrilha Harrier de combate, com base em aeródromos ou porta-aviões, juntamente com Harriers de um lugar.

Os Harriers de dois lugares, denominados TAV-8A pelo Corpo de Fuzileiros, serão também usados para treinamento básico e operacional, estando equipados com um "controlador aéreo tático de bordo". Nessa função, a cabina traseira é ocupada por um "representante nomeado" do comandante da esquadrilha. Os ocupantes das duas cabinas trabalham em conjunto para

coordenar e controlar a situação tática, usando ligações de rádio com forças de ataque de asas fixas, forças de terra e centros de coordenação e apoio aéreo.

Um total de 110 Harrier, nas versões de um e dois lugares, foi encomendado à companhia



Um dos oito primeiros Harriers entregues aos EE.UU.

e o atual recorde mundial, estabelecido em Cardington em 1968, é de 44 minutos e 45 segundos.

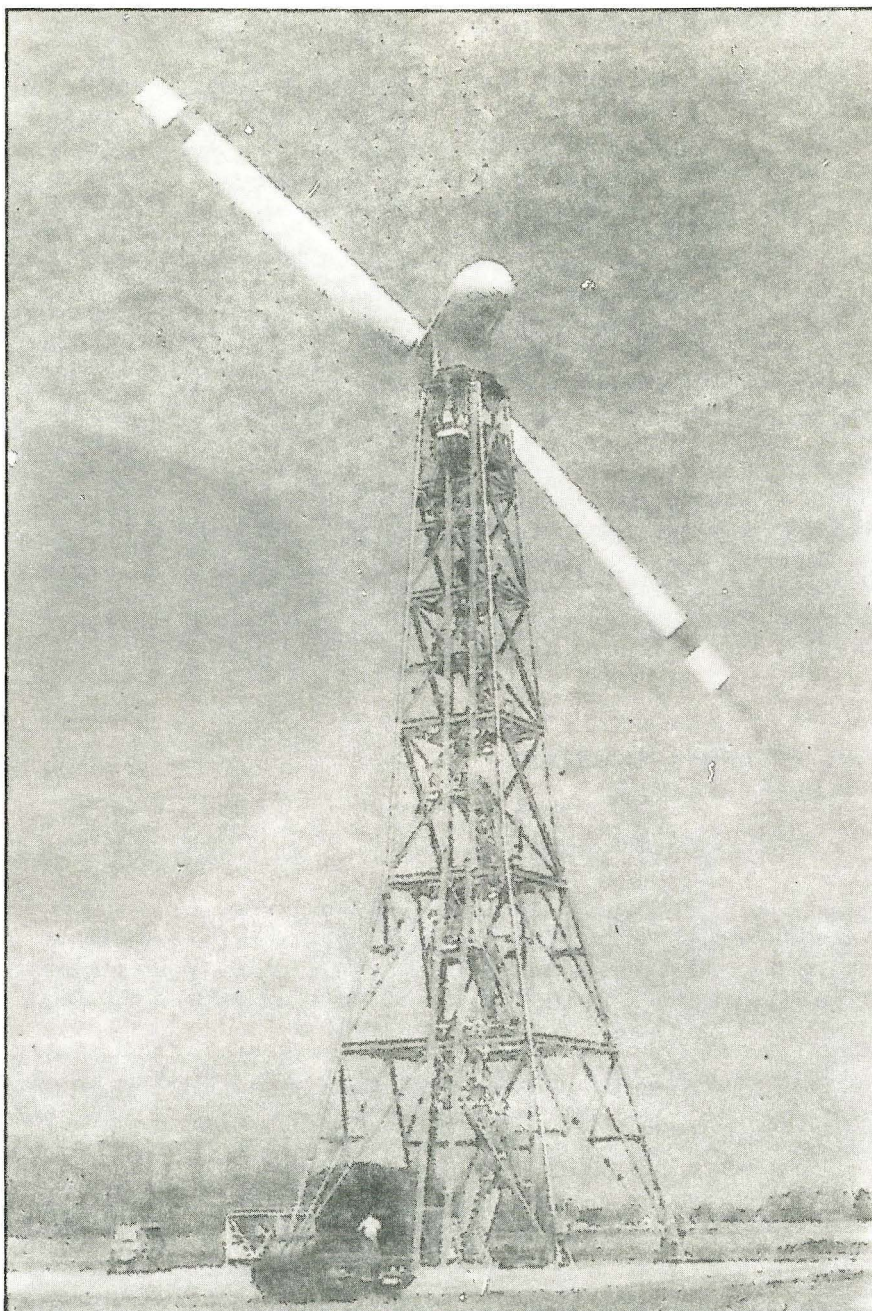
Infelizmente, esse setor exclusivo do aeromodelismo não é um esporte para espectadores, pois o calor que se desprende do corpo de três ou quatro pessoas já é suficiente para atrapalhar o desempenho de um avião. (BNS)

~

LUZ A MOINHO DE VENTO VOLTA APERFEIÇOADA

A Lockheed Aircraft Corporation construiu um gerador elétrico capaz de produzir 100 kw/h, o suficiente para atender as necessidades normais de 25 residências americanas. O protótipo, instalado em Sandusky, Ohio, U.S.A., destina-se a pesquisar as características econômicas e operacionais do aproveitamento do vento para produzir eletricidade. De ponta a ponta, as pás do moinho medem 38 metros. Instaladas no topo de uma estrutura com 30 metros de altura, giram a 40 r.p.m. sob vento de 29 km/h. A experiência faz parte do Projeto Independência, lançado pelo Governo americano para criar alternativas ao uso de fontes estrangeiras de energia.

~



O protótipo do gerador, da Lockheed, capaz de produzir 100 Kw/h.

A TERRA VISTA PELO "GOES-1"

O primeiro Satélite Ambiental de Operação Geoestacionária (GOES-1) colheu a foto da Terra, vista na página seguin-

te, em 25 de outubro de 1975. Podem-se ver claramente as Américas do Norte e do Sul e toda a Costa Ocidental da África. GOES-1 é a primeira

versão operacional dos Satélites Meteorológicos Sincrônicos lançados pela NASA para a Administração Nacional Oceânica e Atmosférica.



GOES-1 DPT 298 1645Z 25 OCT. 75

**Planejamento · Projetos · Supervisão de Obras
Procura e Compra, Inspeção de Fabricação e de Montagem
de Equipamentos e Instalações**

Usinas Elétricas
Transmissão
Distribuição
Eletrônica e Telecomunicações
Transportes
Aeroportos
Rodovias
Ferrovias
Portos
Túneis
Pontes
Metrô

Grandes Estruturas
Hospitais
Indústrias
Edifícios Administrativos
Centros Comerciais
Barragens
Irrigação e Drenagem
Controle de Enchentes
Desenvolvimento Regional,
Urbano e Agrícola
Solos e Fundações
Saneamento
Hidrologia
Geologia
Software



HIDROSERVICE · Engenharia de Projetos Ltda.

Rua Afonso Celso, 235 • 04119 São Paulo • Brasil • Cable HIDROSERVICE • Telex (011) 23596 • Tel. (011) 71-1171

PENSAMENTOS

EM FORMA DE ORAÇÃO

Ten-Brig Ewerton Fritsch

Oh! Força imensa que rege os mundos e faz explodir estrelas.

Oh! Força imensa que tudo ordenou em perfeita harmonia, desde os planetas aos átomos.

Oh! Força imensa que nos fez tão pequeninos para limitar a ambição que explode em nossos pensamentos.

Oh! Força imensa cuja grandeza e origem desconhecemos.

Oh! Força imensa que põe em nossos corações a descrença para não sermos esmagados por tanto poder e sabedoria.

Há milhões de anos, milhares de homens tentam desvendar seus mistérios. Fascinados com a colheita de migalhas de conhecimentos surgem os chamados sábios e profetas. Mas todos se sentem impotentes ao testemunharem os mais comuns fenômenos da natureza — o nascer e o morrer. Na tentativa de penetrar no Infinito, com as migalhas de conhecimentos até agora amealhadas, aflora em cada mente a pergunta sutil — Onde vim? Para onde vou?

Na concepção do Infinito, embaralhados nos preconceitos, perdidos na grandeza das coisas pequenas, ofuscados pela grandeza das coisas grandes, voltam ao ponto das indagações íntimas — a origem de TUDO.

Há um número espantoso de crenças e religiões. Cada qual mais cheia de convicção tenta explicar a verdade que todos desconhecem. Se cada um buscasse, no jogo da harmo-

nia, os mistérios do Universo Infinito, talvez estivesse mais próximo do caminho da verdade. Se cada um procurasse a harmonia do sentir das coisas simples, talvez surgisse a religião universal simples e harmônica.

Todo o Universo Infinito é ordenado com harmonia, desde as galáxias aos átomos. Tudo é vibração. Parte é matéria, parte é energia. A transmutação de uma em outra é inerente. Isto já sabemos. É uma migalha a mais. Que será a alma? Matéria ou energia? Será a alma algo de matéria e muito de energia? Estará a alma sujeita à evolução de modo idêntico como a matéria viva que, acumulando mutações, sobe os degraus do progresso?

Estará na força da cristalização que ordena as moléculas dos minerais a semente das almas dos futuros homens? Nada é impossível, se a direção é o Infinito.

Do universo infinitamente pequeno caminhamos para o universo infinitamente grande sob as mesmas leis. A cada passo, marcando uma evolução, marcamos um aumento de percepção ou descobrimos um novo universo. O universo de uma ameba é limitado ao sentido do tato. Milhões de anos separam este universo de outro mais amplo — proporcionado pelo sentido da audição. Outros milhões de anos ampliaram os universos na base dos sentidos do paladar, do olfato e da visão. Nosso universo atual parece ser muito amplo. O homem já pisou na LUA e perscruta pelas ondas do rádio o pulsar de um quasar a 9 bilhões de anos luz. Mas tudo isto é baseado nos cinco sentidos já incorporados à espécie humana. Admitir que a evolução do ente humano estagnou é um contra-senso.

Por que iria parar agora? É mais lógico admitir-se que outros sentidos se estão desenvolvendo. Alguns seres humanos mais privilegiados já dão mostras de conhecer outro universo mais amplo. Espiritualistas e parapsicó-

logos caminham por vias diferentes, para explicar a existência desse novo universo que sempre existiu envolto nos mistérios criados por nossas imperfeições.

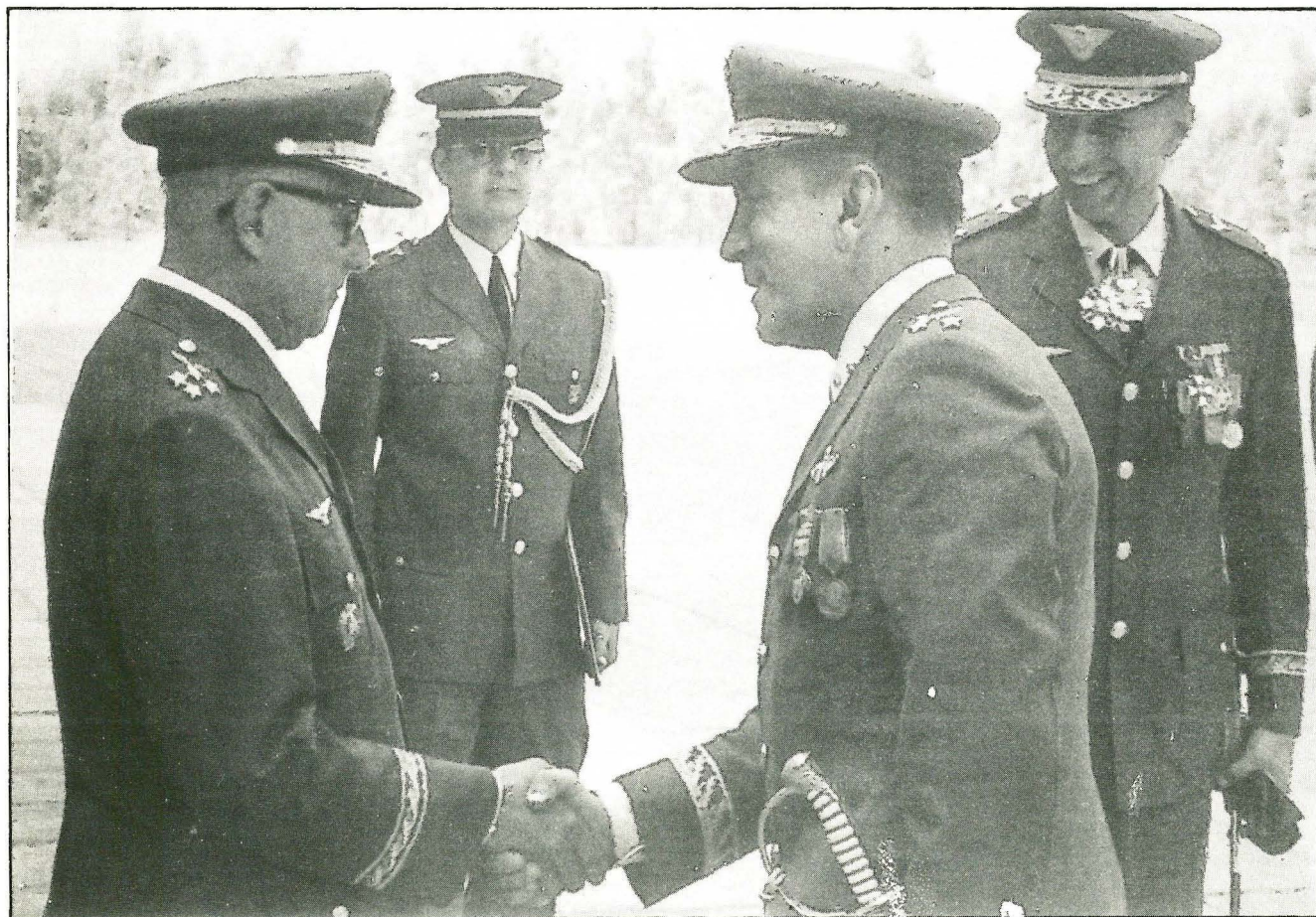
Nossa evolução não pode ter parado quando em nossos cérebros existem grandes zonas cuja função a ciência ainda não sabe explicar. Qual será o novo sentido que estamos incorporando? Qual será nosso próximo universo? Os termos material e espiritual perderão seus significados? Será que vamos descobrir que a metamorfose da lagarta em borboleta e outras transformações idênticas já observadas pela ciência no gênero animal, e muitas vezes che-

gando até ao limiar do gênero vegetal, nada mais são que uma demonstração da harmonia do universo infinito?

Será o amor pregado por Cristo uma necessidade para o desenvolvimento das almas? Será a marcha para o Infinito somente conseguida pela amalgamação ou combinação de almas, arrumadas como genes para programar novas almas para outros seres?

Neste universo incognoscível até os materialistas que tudo negam prestam preito ao Criador de tudo. A colocação de Deus no infinito a ponto de não admitirem sua existência também revela a grandeza do Infinito.

NOVO COMANDANTE DA AFA



O Brigadeiro Clovis de Athayde Böhrer assumiu, dia 13 de janeiro, o Comando da Academia da Força Aérea, em Cerimônia presidida pelo Ministro Araripe Macedo. A foto fixa o momento em que o Titular da Aeronáutica cumprimenta o novo Comandante da AFA. À direita, o Brigadeiro Clovis Pavan, que deixou aquela função por ter sido nomeado Comandante do IV COMAR

SATÉLITES

Uma dádiva para os países

em desenvolvimento

por **Everly Driscoll**,
de Washington, D.C. — USA

Os satélites têm o potencial para melhorar rapidamente a estrutura social e econômica dos países em desenvolvimento — declarou o cientista e escritor inglês Arthur C. Clarke, em discurso pronunciado no Comitê de Sri Lanka da Sociedade Asiática em Washington.

"As implicações econômicas do emprego dos satélites na previsão do início e extensão das monções e outras tempestades, por exemplo, são fantásticas" — declarou. "Os resultados obtidos com a utilização dos satélites pagariam qualquer programa espacial concebível em vidas e bens que se poupariam".

O Sr. Clarke, autor de "2001 Space Odyssey" e "Rendez-vous With Rama", é um dos maiores escritores de ficção científica do mundo e um dos profetas do espaço.

Disse que três tipos de satélites norte-americanos — os de investigação dos recursos terrestres (Landsats), os meteorológicos e os de comunicações — podiam "mudar o mundo além de qualquer reconhecimento".

As fotografias e dados de uma rede norte-americana de satélites operacionais e dois satélites experimentais — os Synchronous Meteorological Satellites 1 e 2 (SMS-1 e SMS-2) — estão à disposição da rede meteorológica mundial. Outro satélite, o Geosynchronous Operational Environment Satellite foi lançado no dia 16 de outubro passado.

"Ninguém sabe como se poupariam vidas com melhores previsões do tempo" — comentou.

Disse o Sr. Clarke que, sem as informações dos satélites, o furacão "Camille", que varreu a região sul dos Estados Unidos, em 1969, teria matado 5 mil pessoas — número que igualaria as baixas norte-americanas no Vietnã.

O ponto fraco da vigilância meteorológica mundial — declarou — está na rede de comunicações terrestres.

"Em Bangladesh, perdemos meio milhão de vidas" — observou. "As chuvas de monção de 1974 foram registradas logo de início pelos satélites norte-americanos, mas faltava a outra metade do sistema — levar a informação ao povo".

Segundo o escritor, os Landsats "têm sido os satélites de maior êxito".

Graças a eles, os cientistas podem agora calcular os recursos de água doce existentes no planeta, mediante uma avaliação das camadas de neve. A contaminação da água também pode ser detectada, e sua origem determinada, por meio de fotografias fornecidas pelos Landsats. Em várias ações judiciais nos Estados Unidos, apresentaram-se tais fotografias como provas legais. Em um caso, o Estado de Vermont processou o Estado de Nova Iorque por contaminar suas águas — e ganhou a questão.

Num projeto especial que se realizou no último ano, a NASA usou uma série de fotografias tiradas pelos Landsats, a fim de examinar as possibilidades de fazer os inventários das colheitas com a ajuda dos satélites — e reduzir o tempo desse trabalho de meses para dias... O sistema poderia ser de grande valor no planejamento da alimentação mundial.

As fotografias dos recursos terrestres estão à disposição de qualquer um, pelo seu preço nominal, no Centro de Informação Eros, em Sioux Falls, Dakota do Sul, 57/198.

"Algum dia nos surpreenderemos perguntando-nos como pudemos viver sem a ajuda desses satélites" — declarou o Sr. Clarke.

Recentemente, o Chile assinou um acordo com a NASA para a construção de sua própria estação terrestre de recebimento das fotografias dos Landsats. O Brasil já tem sua estação.

Há 30 anos, o Sr. Clarke falou de um sistema mundial de satélites de comunicações. Hoje, sua idéia é uma realidade. Mais de 90 nações são membros de um consórcio internacional de comunicações denominado INTELSAT e, conjuntamente, são proprietárias de uma rede de comunicações via satélite. Esta rede proporciona serviço de telefone, telex e televisão a regiões remotas do planeta. A série mais nova — INTELSAT-4-A — foi lançada pelos Estados Unidos, a 25 de setembro último.

Afirmou o Sr. Clarke que "a INTELSAT é

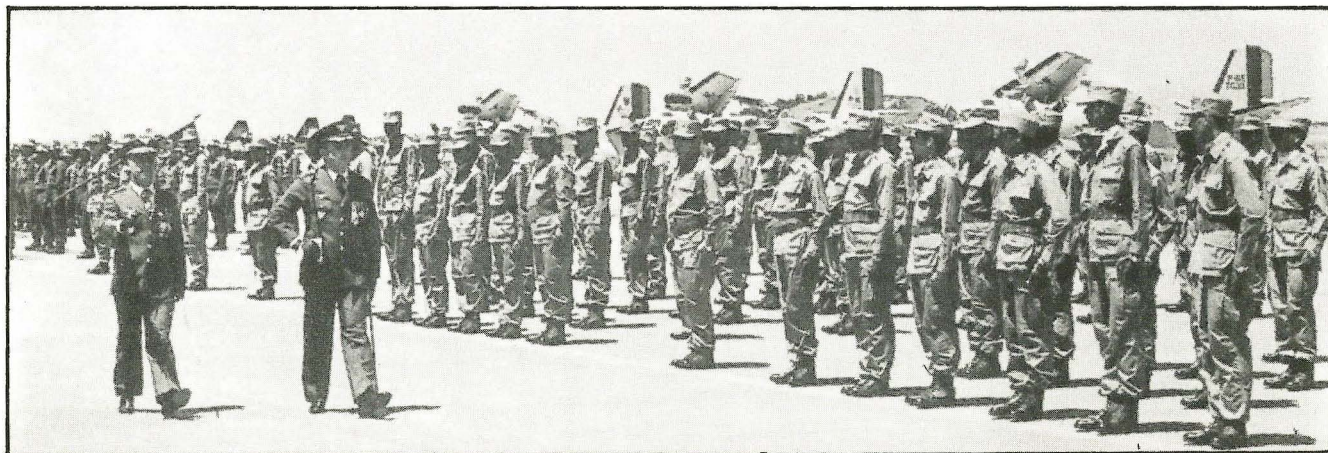
uma das mais proveitosas organizações internacionais jamais estabelecidas. O mundo inteiro é um só, no que concerne às comunicações".

O próximo passo na tecnologia de comunicações — a difusão direta dos satélites para pequenos receptores caseiros de baixo preço — já está sendo dado, em base experimental, por meio do Satélite de Aplicações Tecnológicas (ATS-6), dos Estados Unidos. Atualmente, o governo da Índia usa o satélite para ministrar aulas de saúde e agricultura a milhares de aldeões indianos. "É um dos mais ambiciosos projetos" — disse o Sr. Clarke, falando do ATS-6. "Os programas abriram novas fontes de conhecimentos na vida desses indianos".

Acrescentou o escritor:

"As nações em desenvolvimento contornaram toda a era de Edson — sem ter que instalar centenas de milhares de torres e cabos — e passaram diretamente para a era espacial... Os Estados Unidos desenvolveram-se com duas invenções: o trem e o telégrafo. Agora, vemos isto em escala mundial, com os aviões a jato e as comunicações por meio de satélites... Os aspectos unificadores dos satélites vão além da previsão do tempo, da educação e do transporte, para incluir a linguagem, os costumes sociais e os negócios. Os satélites unirão o mundo, quer queira o mundo ser unido ou não..."

Novo Comandante da Base Aérea de Santa Cruz



O Coronel-Aviador Nelson Taveira (D) passa em Revista a Tropa, ao assumir, dia 6 de janeiro, o Comando da Base Aérea de Santa Cruz. O Coronel-Aviador Lauro Ney Menezes (E) deixou o Comando daquela Base para assumir o cargo de Chefe da Comissão Aeronáutica Brasileira em Londres.

LÍDER TÁXI AÉREO

UM DOS ELOS DA INTEGRAÇÃO NACIONAL



A Lider vai lá...

O FUTURO

DA ENERGIA NUCLEAR

Por **Thomas Blacutt**,
de Washington, DC-USA

Como é do conhecimento de todos, há mais de 30 anos, em 1942, o átomo foi desintegrado pela primeira vez. Este feito científico conduziu à utilização da fissão nuclear como nova fonte de energia. Existem, atualmente, mais de cem usinas de energia nuclear em funcionamento em todo o mundo, porém sua utilização, paralelamente à sua rápida proliferação, continua sendo tema de acalorados debates. Os Estados Unidos ocupam a liderança na produção de energia nuclear, com 55 reatores em funcionamento. Outros 64 encontram-se em fase de construção e já há encomendas para mais 120. Muitos vêem a energia atômica como a futura fonte de energia elétrica, em substituição aos tradicionais combustíveis fósseis, como o carvão e o petró-

leo. Afirmam que esta nova fonte é pura e relativamente menos dispendiosa. Outros se opõem ao desenvolvimento de novas usinas nucleares sob a alegação de que não oferecem segurança, pois podem tornar-se incontroláveis. Uns e outros defendem entusiasticamente seus argumentos.

Os que apóiam a idéia das usinas nucleares geradoras de energia afirmam que como este combustível é obtido por intermédio da fissão de átomos de urânio, fissão esta que gera temperaturas extraordinariamente altas, e o esfriamento é obtido com água, submergindo-se os reatores. Além disso, a fissão processa-se no interior de várias camadas de paredes protetoras, quer dizer, sob condições controláveis e abrigadas. O combustível — o urâ-

nio — pode ser reutilizado continuamente, até que se esgote, quando então é injetada nova carga. Mas, o urânio esgotado pode ser reprocessado, a fim de tornar-se novamente produtivo. Entretanto, no combustível consumido existe um novo elemento, o plutônio, que não existe em estado natural, é altamente tóxico e constitui a matéria-prima para a fabricação da bomba atômica.

Os que se opõem à energia nuclear temem que qualquer acidente nas usinas provoque um escapamento do material fissionável, que se infiltraria no ar e nos condutores de água. Ressaltam que até o momento ainda não foi possível obter-se um depósito seguro para este combustível, pois o plutônio, embora tenha seus efeitos reduzidos com o correr do tem-

po, pode subsistir por 24 mil anos. Conseqüentemente, temem que o plutônio não controlado venha a cair em mãos terroristas ou de pessoas irresponsáveis.

Os partidários da energia nuclear observam que os índices de segurança nas usinas de energia nuclear são mais elevados do que em qualquer outra fonte geradora de energia. A tendência atual de construir-se todas as usinas desse gênero dentro de um mesmo padrão aumenta substancialmente os meios de segurança. Como afirmam os defensores da energia nuclear, nunca ocorreram roubos de materiais nucleares, e o fantasma de que os terroristas possam fabricar suas próprias bombas atômicas se dilui ante o fato de que são

necessários elementos extremamente complexos para tal fabricação. Além disso, mencionam uma previsão de vários cientistas, reunidos há alguns anos em Roma, de que os combustíveis fósseis, formados há milhões de anos, se esgotarão em futuro não muito distante.

Um outro fator que também deve ser levado em conta é o relacionamento ao custo da energia nuclear; mesmo considerando-se os altamente dispendiosos meios de segurança, saem por um quarto dos custos da produção do carvão.

Os argumentos pró e contra deverão continuar por muito tempo. Porém, de modo geral, parece que todos compreendem que será necessário recorrer-se à energia nuclear e

que a única dúvida seria relativa aos meios de controle de seus elementos. Entretanto, este constitui um problema mundial que nenhum país está em condições de resolver.

Há pouco tempo foi apresentada uma sugestão interessante para o problema: o Secretário de Estado dos EUA, Henry Kissinger, em discurso nas Nações Unidas, mostrou a necessidade da criação de centros regionais e multinacionais para o armazenamento dos combustíveis nucleares. Desta forma, ficariam sob o controle de grupos de países centralizados em uma zona determinada. A proposição reconhece a inevitabilidade da energia nuclear e a necessidade de controlar seus elementos de destruição potencial.

Comandante da Base Aérea de Rygge — Noruega Visita a Base Aérea de Santa Cruz



O Brigadeiro-General B. Ghurmann-Nielsen, da Real Força Aérea Norueguesa, Comandante da principal Base Aérea daquele país, a "Rygge Air Force Base", esteve em visita ao Brasil, em seu período de férias, tendo visitado, extra-oficialmente, a Base Aérea de Santa Cruz, quando foi colhido o flagrante que ilustramos ao lado, e onde aparece o ilustre visitante entre o Comandante da Base Aérea de Santa Cruz (D), Coronel-Aviador Nelson Taveira, e o Comandante do 1.º Grupo de Aviação de Caça, Tenente-Coronel-Aviador Carlos de Almeida Baptista.

METEOROLOGIA MILITAR

Clodomir Padilha Alves da Silva

Cap Esp Met

O Soldado é superior ao tempo! — bradava Napoleão, assistindo a uma das maiores nevasdas do inverno russo.

Hoje, quando estudamos as vitórias e derrotas do passado, nem sempre damos a atenção devida à participação preciosa, ora do nosso lado, ora do lado do inimigo, do elemento meteorológico ou das condições do tempo. Nas guerras, a vitória geralmente esteve do lado daqueles que tinham o Exército, a Armada ou mesmo a Força Aérea mais poderosa, as armas mais modernas ou ainda os melhores generais.

Mas nem sempre. Havia um fator muito importante que decidia grandes batalhas e que os Generais Comandantes muitas vezes desprezavam; um fator que quase sempre representava a vitória ou a derrota: a Meteorologia ou mesmo o Tempo.

Não foram poucos os reis que perderam o trono, os exércitos e armadas que foram derrotados ou um império que caiu nas mãos dos inimigos, porque as condições do tempo tinham sido favoráveis a um lado e desfavoráveis ao outro.

Quantas vezes um meteorologista experiente não teria feito mudar o rumo dos acontecimentos históricos?

Alexandre da Macedônia, o Invencível, já havia conquistado todo o oeste do Mediterrâneo, a Ásia Menor, o Egito, a Pérsia e quase toda a Índia, quando no Punjab, já vitorioso, uma violenta monção, tão furiosa quanto inesperada, destruiu o Exército, armas e material, fazendo o grande General interromper seu espetacular avanço e preparar-se para a retirada...

No ano de 1588, a Invencível Armada, a mais poderosa esquadra daqueles tempos, tinha zarpado das costas da Espanha para invadir a Inglaterra. Eram cento e trinta enormes galeões, abrigando mais de trinta mil soldados.

A Inglaterra, quando muito, podia dispor de quarenta navios de guerra tripulados com uns seis mil homens.

Quando a Armada chegou ao Canal da Mancha, a valente esquadra inglesa fez-se ao mar, e durante nove dias seguiu os imensos galeões espanhóis, travando três batalhas sem resultados favoráveis. Somente um milagre podia salvar os ingleses, apesar de todo o heroísmo. Mas, sem que ninguém esperasse, uma terrível tempestade apareceu.

Ventos fortes e ondas alterosas fustigavam todo o canal, obrigando os espanhóis a fugirem para o norte e, os ingleses, a recolherem-se às suas bases, já sem comunicação, água e mantimentos.

No regresso, os espanhóis sofreram grandes baixas; perderam cerca de cinco mil homens nas costas revoltas, em tentativas de desembarque.

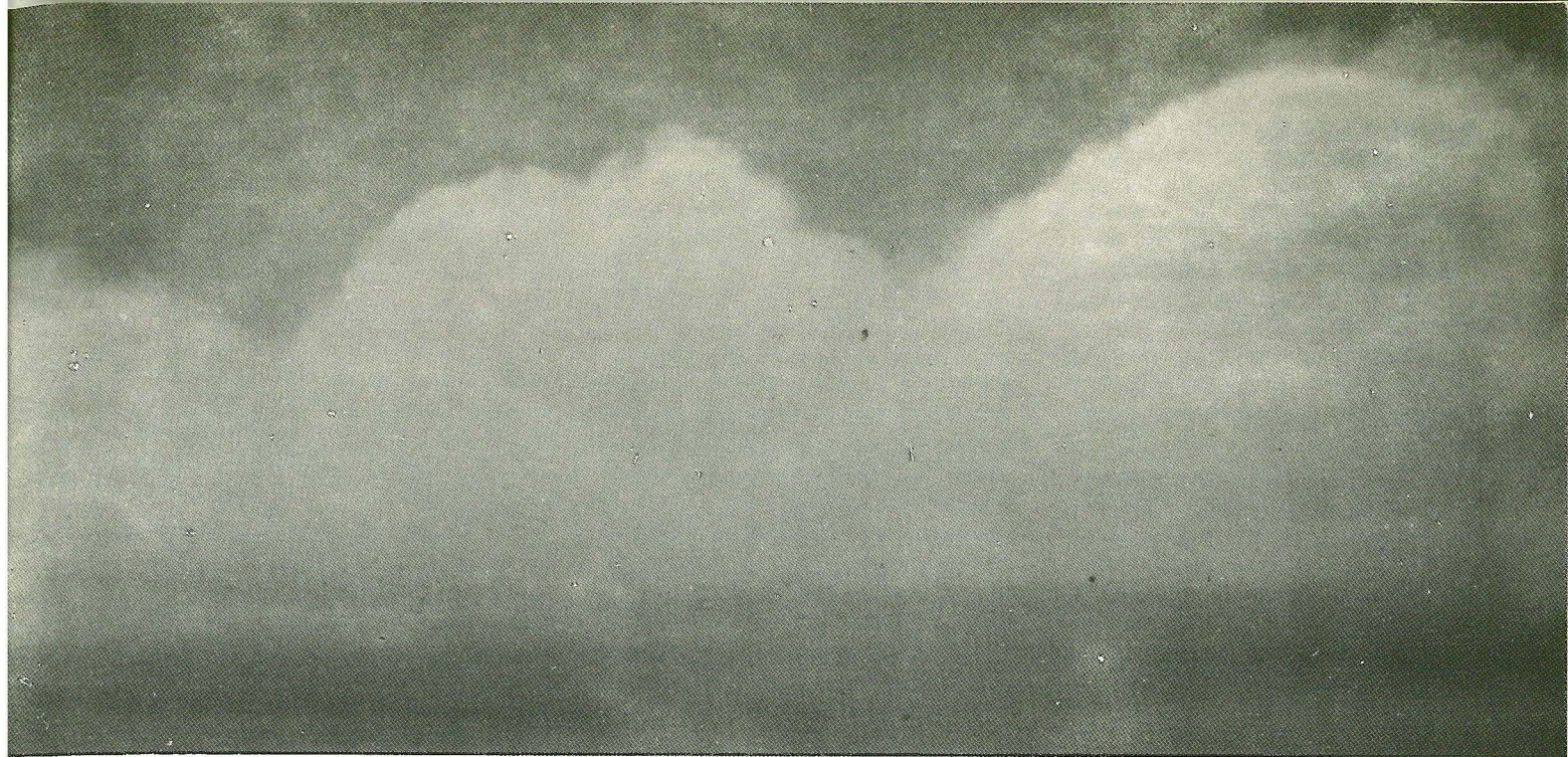
Quando a Armada chegou à Espanha, tinha perdido quase a metade de seus barcos.

Nunca mais tornariam a ameaçar a Inglaterra.

Embora hajam computado o heroísmo dos marujos ingleses, não há dúvida que eles destruí-

NOTA:

O autor é formado em Meteorologia Aeronáutica, tem o Curso de Proteção ao Voo, do C.T.A., e foi professor de Meteorologia, Administração e Reconhecimento Meteorológico na EOEIG durante 9 anos.



A foto mostra a formação de uma verdadeira montanha de nuvens.

ram muito menos a Armada do que as tempestades.

Quando o governo inglês cunhou uma medalha para comemorar a batalha, reconheceu este fato, e fez gravar numa das faces os seguintes dizeres, em latim:

"Deus soprou e eles foram dispersados".

Mais de uma vez Napoleão Bonaparte teve como mais sério adversário o Tempo.

Na noite de 16 de junho de 1815, acampou seus exércitos numa região perto da cidade de Waterloo, na Bélgica. Wellington, comandando tropas inglesas, estava acampado um pouco mais ao norte. Tropas prussianas estavam a caminho para se reunirem aos ingleses e atacarem conjuntamente o Exército Francês. Tropas russas e austríacas, bem mais longe, também se deslocavam para fazer frente a Napoleão.

Bonaparte decidiu atacar os ingleses antes que fossem reforçados; destruí-los rapidamente para depois rumar contra os prussianos, antes da chegada dos russos e austríacos.

Naquela noite de junho, Na-

poleão ia ordenar o ataque, quando uma chuva torrencial alagou as estradas e os campos. Ainda havia tempo para avançar, mas resolveu aguardar condições melhores no dia seguinte. O dia 17 amanheceu com chuvas mais fortes e os campos ficaram completamente inundados. Colérico, Napoleão compreendeu que estava perdendo horas preciosas e, por isso, decidiu que, se as chuvas parassem, atacaria na madrugada seguinte, mas os campos estavam transformados num mar de lamas. Resolveu aguardar o sol para secar os campos. Esperou quatro horas. Quatro horas fatídicas.

Enquanto esperava, os prussianos juntaram-se aos ingleses de Wellington.

Quando os franceses atacaram foram derrotados.

Napoleão tinha tentado a sorte com o Tempo e... perdeu.

O Tempo sempre foi um fator importante nas guerras, mas com o aparecimento de armas pesadas, mais poderosas e destruidoras como tanques, submarinos e aviões, tornou-se mais importante do que nunca.

Os estrategistas que consideram as condições do tempo, e delas sabem tirar proveito em seus planos, geralmente dispõem de vantagens incalculáveis.

Durante a I Grande Guerra foram utilizadas, pela primeira vez, novas armas: canhões de grande alcance, zepelins, balões, aviões e até gases venenosos.

Somente conhecendo a velocidade de direção dos ventos é que os artilheiros faziam disparar seus canhões, sem o perigo de atingir sua própria infantaria, e com a certeza de atingir os alvos.

Os ventos, chuvas e tempestades eram condicionantes importantes nas missões dos zepelins, balões e aviões.

Os gases venenosos eram armas traiçoeiras.

Nenhum comandante se atrevia a usá-los sem conhecer a direção e a velocidade dos ventos, sob pena de sofrerem, eles próprios, a ação maléfica.

Foi exatamente nesta guerra que os meteorologistas tiveram seu batismo de fogo: os alemães mandaram alguns deles

para as unidades que estavam combatendo na frente de batalha, e instalaram um serviço especial para estudar as condições da atmosfera.

Os aliados ingleses, franceses, italianos e depois os americanos, logo que a guerra começou, consideraram o Tempo como sendo, até certo ponto, uma arma que poderia ser utilizada.

Por este motivo, passaram a considerar todas as informações meteorológicas como segretas, e pararam com as transmissões de previsões pelo rádio e com a sua publicação nos jornais.

Como não tinham outro modo para obter informações sobre o tempo que estava para vir, os alemães tentaram investigá-lo mandando submarinos equipados com postos meteorológicos e observadores especialmente treinados, para as costas da Irlanda, para o Mar do Norte e para o Atlântico.

Por falta de melhores informações, muitos navios de guerra alemães, que se aventuravam a entrar pelo Canal da Mancha, eram freqüentemente surpreendidos por tempestades, enquanto os zeplins, que sobrevoavam o litoral para bombardear Londres, eram desviados das rotas, e não raras vezes despedaçados pelos ventos fortes.

Os alemães todavia não eram os únicos a sofrerem por falta de conhecimentos de Meteorologia.

Os aliados também sentiram o amargor de derrotas consecutivas, muitas causadas pela fúria de tempestades inesperadas.

Na I Grande Guerra, a Turquia era uma forte aliada da Áustria e da Rússia, enquanto os ingleses e franceses já eram

os tradicionais aliados nos campos de batalha da Europa.

Em fevereiro de 1915, a esquadra inglesa do Mediterrâneo, fundeada à entrada dos Dardanelos, passagem obrigatória para Constantinopla, então capital da Turquia, aguardava uma oportunidade para abrir caminho através do canal, avançar pelo Mar de Mármara e desembarcar tropas para invadir a velha cidade-fortaleza.

Tomar Constantinopla naquela época era o mesmo que dominar a Turquia ou abreviar o final da guerra, graças ao impacto desse golpe decisivo.

O êxito do ataque dependia quase que exclusivamente do fator surpresa. Para tal, a esquadra britânica esperava apenas uma noite calma, bem segura, para, sem ser percebida, avançar pelo estreito, livre das baterias de costa do inimigo. Ao amanhecer abriam fogo para terra, arrasariam os turcos tomados de surpresa, abriam caminho para Constantinopla, desembarcariam tropas e armamento pesado, e em poucos dias a Turquia seria dividida e dominada. A vitória era certa, segundo todos os prognósticos. Entretanto, na noite escolhida, quando tudo estava preparado, o céu começou a escurecer, ventos fortes começaram a soprar e, em poucos minutos, uma violenta tempestade desabou, encapelando o mar, formando vagas alterosas. Os grandes barcos de guerra encurralados no canal, fustigados pelas ondas, foram obrigados a recuar para mar aberto onde ficariam mais seguros. O elemento surpresa, que era a parte fundamental para o ataque, teve de ser desconsiderado.

Os turcos reforçaram suas posições, enquanto ingleses e franceses, numa nova tática, desembarcaram tropas numerosas

nas praias a muitos quilômetros de Constantinopla. As batalhas duraram oito longos meses, com a perda de 600 000 homens, ingleses, franceses e turcos.

Os aliados sofreram uma desastrosa derrota e desistiram de conquistar Constantinopla!

Como a guerra se arrastou por quase cinco anos, os aliados e seus inimigos aprenderam finalmente que o tempo é fator importante nas operações de guerra, e instalaram escolas para melhor treinar seus meteorologistas.

Os Oficiais Comandantes passaram a freqüentar cursos especiais para melhor avaliarem os efeitos dos elementos meteorológicos, e, em pouco tempo, um novo ramo da ciência nascia: a Meteorologia Militar.

Redes e estações meteorológicas foram instaladas em campos de batalhas. Balões eram mandados ao ar para obter informações acerca dos ventos, e permitir mais precisão aos tiros da artilharia. Os mapas de tempo eram preparados quatro vezes por dia e enviados para os quartéis-generais que os remetiam para os comandantes das unidades combatentes.

Em 1918, no final da guerra os generais e almirantes davam uma atenção muito especial ao Tempo, quando planejavam uma batalha ou ordenavam o início de uma campanha, um bombardeio aéreo ou um desembarque de tropas.

É muito importante lembrar que tudo isto aconteceu antes de 1920, há mais de 50 anos, e, ainda hoje, nos dias da Astronáutica, muita gente subestima ou não sabe como utilizar os dados meteorológicos no planejamento e na avaliação dos seus efeitos nas operações militares.

EXPOSIÇÃO AÉREA DE FARNBOROUGH

A segunda demonstração de Vôo e Exposição Aérea Internacional — Farnborough International 76 — será realizada no Real Estabelecimento Aeronáutico em Farnborough, Hampshire, de 5 a 12 de setembro deste ano. O dia de abertura será dedicado à Imprensa e os três dias seguintes aos visitantes comerciais. Dia 9 o Salão será aberto tanto para os visitantes comerciais quanto para o público, e nos três dias finais será aberto ao público em geral. Todas as tardes haverá demonstrações de vôo. O Salão é organizado pela Sociedade das Companhias Aeroespaciais Britânicas.

CONGRESSO DE COMISSÁRIOS DE VÔO

Os Comissários de vôo de todo o mundo estarão reunidos, de 9 a 14 de maio próximo, no I Congresso Mundial de Comissários de Vôo — promoção da Associação dos Comissários de Vôo da VARIG.

O encontro será realizado na cidade do Rio de Janeiro, tendo como sede dos debates o Hotel Nacional.

A idéia de reunir os profissionais da classe, segundo informações do Presidente da ACVAR, Maurício Leal, "nasceu de uma conscientização da inegável e crescente valorização profissional dos comissários de vôo, fato que constitui mesmo uma das principais características da aviação comercial brasileira e internacional contemporânea".

O principal objetivo do conclave é o de formar uma Associação Mundial dos Comissários de Vôo, em sede a ser escolhida no plenário do Congresso, intensificar a convivência e o conhecimento entre a classe em nível mundial, estabelecer um intercâmbio constante de natureza técnica (problemas de formação, segurança de vôo, serviço de bordo, etc.), e tratar ainda de problemas sócio-profissionais, como por exemplo a gravidez da aeromoça e sua aposentadoria e a questão de medicina na aviação.

BANDEIRANTE PARA 18 PASSAGEIROS

Em solenidade realizada no dia 9 de janeiro, no Aeroporto Santos-Dumont, no Rio de Janeiro, com a presença de autoridades, dirigentes de indústrias aeronáuticas, empresas de aviação e da EMBRAER, foi feita a apresentação da nova versão do Bandeirante EMB-110-P — que, embora apresente a mesma configuração externa dos demais aviões da série, tem capacidade para transportar 18 passageiros e mais dois pilotos. O EMB-110-P oferece, também, o dobro da capacidade de transporte de bagagem das demais versões.

O interior da nova versão acomoda, com o conforto necessário, os 18 passageiros, levando-se em conta que a operação deste novo avião irá restringir-se às linhas de transporte aéreo regionais (etapas curtas), cuja ativação foi recentemente regulamentada pelo Departamento de Aviação Civil.

A configuração interna da cabina de passageiros apresenta duas fileiras de assentos. A da esquerda possui 3 poltronas simples e a da direita, 6 poltronas duplas. O "design" das novas poltronas obedeceu a um conceito de funcionalidade, mantendo braços e encostos fixos, mas oferecendo aos passageiros espaço suficiente para que eles se acomodem sem qualquer prejuízo para o conforto exigido.

VARIG — 3 MILHÕES DE PASSAGEIROS

O total de passageiros transportados pela VARIG no ano passado foi de 2 990 677, sendo 2 046 718 nas linhas domésticas e 943 959 nas rotas internacionais que servem 30 cidades em quatro continentes.

A média diária de 8 194 passageiros produziu um aproveitamento geral de 64% da sua frota de 55 aviões, dos quais 39 são jato puro e 16 turbo-hélices. Os grandes DC-10 e os Boeing 707, utilizados no setor internacional, tiveram um aproveitamento de 67%, igual ao registrado em 1974.

A demanda do tráfego teve um crescimento total de 15%, sendo 16,4 nas linhas internacionais e 10,9 nas domésticas. A receita atingiu 3,4 bilhões de cruzeiros, tendo sido 51,1% mais elevada do que no ano anterior. Convertida em dólares, ao câmbio dos respectivos meses, essa receita equivale a 421 milhões.

As linhas internacionais participaram dessa receita com 300 milhões de dólares (Cr\$ 2,4 bi-

lhões), que teriam sido carreados para empresas estrangeiras, não fosse a presença da Bandeira Brasileira naquelas rotas. O total de 74 514 decolagens, em 1975, demonstra que, em cada sete minutos, um avião da VARIG levanta vôo em algum aeroporto.

6 ANOS DE "747"

No dia 21 de janeiro de 1970, o primeiro superjato 747 realizou o seu vôo inaugural, decolando do Aeroporto Kennedy rumo a Londres. Depois de seis anos, 268 desses superjatos já foram entregues a 41 companhias, servindo a mais de 110 cidades. Nesse período, 106 milhões de passageiros foram transportados em 800 mil vôos, totalizando 3 milhões 468 mil horas no ar. O percurso de 1 bilhão 745 milhões de milhas foi coberto pelos 747, que diariamente acrescentam, aos números acima, 1 milhão de milhas percorridas e 65 mil passageiros transportados.

TAM NA AVIAÇÃO REGIONAL

O Presidente da TÁXI Aéreo Marília — TAM — Comandante Rolim Adolfo Amaro, entregou ao Departamento de Aviação Civil o projeto para a transformação da empresa em companhia de aviação regional, destinada a operar as chamadas linhas regionais.

Com a transformação, a nova empresa terá a denominação de Transportes Aéreos Regionais S/A, fazendo parte da sua composição acionária, em caráter minoritário, a VASP, detendo o capital de 30% com direito a voto.

RECORDE NA PONTE-AÉREA

A Ponte-Aérea Rio-São Paulo bateu, em 1975, todos os recordes de movimento de passageiros e aviões. Foram realizados 18 366 vôos durante o ano, oferecidos 1 523 723 lugares e utilizados 1 029 526, com um aproveitamento de 67,6%.

No ano p. findo, a Ponte-Aérea retirou de serviço os aviões "Samurai", "Avro", "Hirondelle" e "Viscount", considerados de pouca rentabilidade operacional, e diminuiu, a partir do mês de novembro, o número de vôos diários, de 88 para 56, embora tenha aumentado o número de lugares oferecidos em função da permanência do "Electra", cuja capacidade é de 89 passageiros.

SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE AÉREO REGIONAL

O Ministro da Aeronáutica baixou Portaria aprovando as instruções de Regulamentação dos Sistemas Integrados de Transporte Aéreo Regional.

Compreendendo cinco regiões, cada Sistema será operado, com exclusividade, por uma Empresa de Transporte Aéreo Regional.

As cinco Regiões são: 1 — Nordeste-Leste: Estados do Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia e Minas Gerais; parte dos Estados do Maranhão e Espírito Santo, com ligações para Rio de Janeiro, São Paulo e Brasília; 2 — Centro-Norte: Estado de Goiás, Distrito Federal, Triângulo Mineiro, partes dos Estados do Pará, Maranhão e São Paulo, com

ligações para o Rio de Janeiro; 3 — Centro-Oeste: parte dos Estados de São Paulo e de Mato Grosso, com ligações para o Paraná e Rio de Janeiro; 4 — Sul: Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e Rio de Janeiro, partes dos Estados de São Paulo e do Espírito Santo; 5 — Norte-Oeste: Estados do Acre e Amazonas, parte dos Estados do Pará e Mato Grosso, Territórios do Amapá, Rondônia e Roraima.

As Empresas de Transporte Aéreo Regional não poderão transformar-se em Empresa de Transporte Aéreo Regular, de âmbito nacional.

A concessão será outorgada a pessoa jurídica constituída no País e que satisfaça as condições estipuladas na Portaria.

Podem participar, no capital da Empresa de Transporte Aéreo Regional, as empresas de transporte aéreo regular de âmbito nacional, as empresas de táxi aéreo e quaisquer outras pessoas, físicas ou jurídicas.

Os Estados e os Municípios da mesma Região poderão participar no capital social da Empresa de Transporte Aéreo Regional, não podendo, porém, essa participação, em conjunto, ser superior a um terço do capital com direito a voto.

JATÃO COLORIDO

Mais um jatão colorido acaba de ser incorporado à frota da Transbrasil. O PT-TYS é o quinto Boeing 727 do tipo Quick Change que vem ampliar consideravelmente a capacidade de transporte da empresa.

É HORA DE BRASIL.

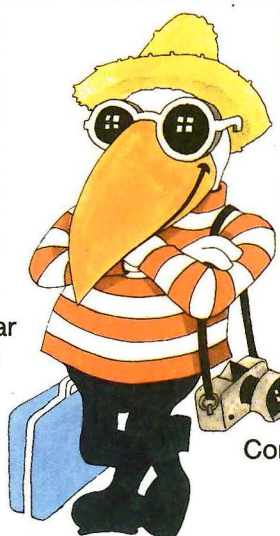


Vamos lá.

O Brasil está aqui mesmo, pertinho de casa. Mas é um mundo novo esperando por você. Vá ver de perto a paisagem nova, as cidades crescendo, a história

passando pelas ruas, o mar batendo em praias que são pedaços do paraíso.

Vá e volte feliz. Pelo **Credivarig** ou o **Cruzeiro a Prazo** agora é mais fácil viajar para 57 cidades



brasileiras, incluindo todas as capitais dos Estados. Consulte seu agente de viagem lata/Embratur.

Vá de

VARIG  **CRUZEIRO**

A maior experiência em voar Brasil.