



AERONÁUTICA

Coordenador: Cel Av DÉLIO JARDIM DE MATOS

O PROGRESSO TRAZ PROBLEMAS

Históricamente, o acontecimento mais destacado de 1958, em aviação civil, foi o início do serviço regular de grandes aviões a jato. Entretanto, para as ligações curtas por via aérea, notou-se um decréscimo brutal na taxa de aumento do tráfego aéreo. Os dois acontecimentos mais marcantes do ano que passou se articulam e assumem uma importância enorme, quando se considera que, no futuro próximo, haverá um aumento notável de capacidade de transporte.

Sobre o início do serviço de transporte aéreo a jato, refere o boletim da OACI que, depois de alguns anos de ensaios e preparativos, o primeiro dos grandes aviões a jato apareceu em serviço regular no dia 4 de outubro de 1958, às 9.30 da manhã, quando um Comet IV levantou vôo do Aeroporto de Londres, inaugurando assim o serviço regular entre aquela capital e Nova Iorque. Três semanas mais tarde, no dia 26 de outubro, um Boeing 707 partiu de Nova Iorque com destino a Paris, para inaugurar a linha posteriormente prolongada até Londres e Roma.

Os aspectos mais marcantes desse acontecimento são a redução do tempo de vôo, entre os lugares servidos, e a grande capacidade do novo avião. Com efeito, a velocidade dos aviões a jato permite-lhes a travessia Nova Iorque-Londres em menos de seis horas. Os maiores dos novos aviões comerciais a jato chegam a transportar 170 passa-

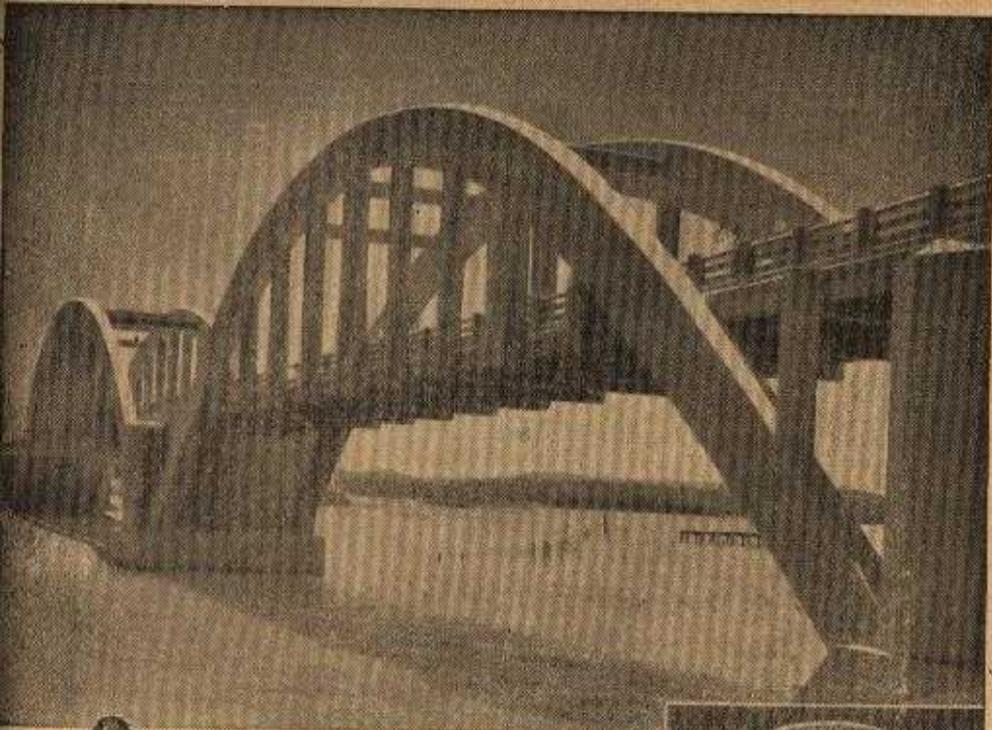
geiros e, suposta uma frequência de 5 vôos por semana, nos dois sentidos, conclui-se que um desses aviões pode transportar, por ano, tantos passageiros quanto um navio de 40.000 toneladas.

Todavia, só em 1959 e 1960, quando a maior parte dos aviões encomendados já terão entrado em serviço, é que a exploração mais ampla dos jatos vai influir na situação do transporte aéreo mundial. Por certo ainda é cedo demais para um pronunciamento fundamentado sobre o custo de exploração e outros fatores econômicos da utilização dos aviões a jato, em rotas regulares de passageiros, mas os coeficientes de lotação, registrados até agora, são bem altos, acima mesmo de 90%. Era de prever-se essa preferência do público pelos novos aviões, o que se pode razoavelmente atribuir à atração pela velocidade maior, conforto e novidade.

Além da questão da rentabilidade, é preciso mencionar duas conseqüências da próxima utilização, em escala significativa, dos aviões a jato. Uma é a onda de greves do pessoal das companhias de navegação aérea, nos Estados Unidos e em outros países, nas quais se buscam uma melhoria de remuneração, para os que lidam com os aviões do novo tipo, e a exigência de um terceiro piloto a bordo. Depois de muitas discussões e negociações, o que os pilotos ainda exigem é uma remuneração que chegaria à casa dos 45.000 dólares anuais, o que equivaleria, em moeda brasileira, a pouco mais de 545 mil cruzeiros mensais. Com relação ao terceiro piloto, a exigência se fundamenta em razões de segurança, uma vez que a tensão imposta pela pilotagem e manejo em geral do avião a jato é completamente diferente, e muito maior, do que no caso dos aviões tradicionais. Algumas companhias já aceitaram a providência de um terceiro piloto e outras, como alternativa, exigem que o navegador ou o mecânico tenha *brevet* de piloto.

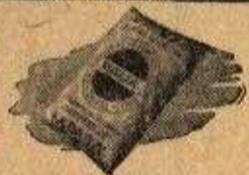
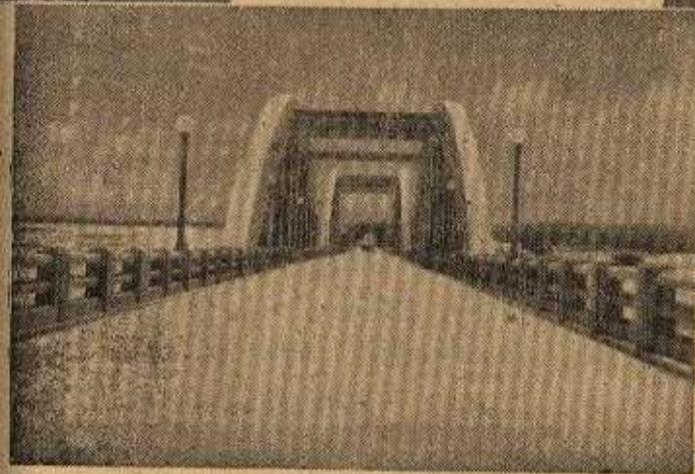
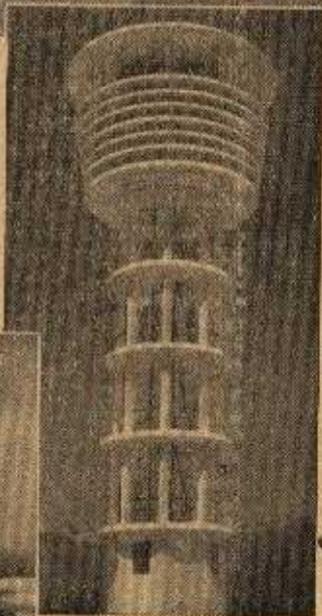
A segunda conseqüência concerne à questão das tarifas. Levantou-se uma viva controvérsia. Uns acham que a melhor qualidade e rapidez do serviço justificam um aumento dos preços de passagens, enquanto que seus opositores, consideram que, sendo mais econômico o transporte de passageiro-quilômetro nos aviões a jato, não se justifica qualquer aumento de tarifa. Entretanto, a Conferência de Tráfico da IATA já se pronunciou por um aumento de 5% nas rotas do Atlântico norte e centro, e adicionais variáveis aplicáveis a outras linhas servidas pelos aviões do novo tipo.

São esses, em resumo, os problemas que apresenta a era do transporte aéreo por aviões a jato que agora se inaugura.



O CIMENTO MAUÁ NA MODERNIZAÇÃO DO EXERCITO

O Polígono de Tiro da Marambaia apresenta em suas obras uma visão agradável de linhas harmoniosas, às quais se alia a solidez e segurança que lhes assegura o emprego do cimento Portland MAUÁ.



COMPANHIA NACIONAL DE CIMENTO PORTLAND

UM APÊLO

PREZADO COMPANHEIRO,
apelamos para **você**, que pode ajudar à
Seção do Candidato à ECEME de "A DEFESA
NACIONAL".

Buscamos orientação para o próximo
ano, que atenda aos anseios dos candidatos
e esteja apoiada na valiosa e indispensável
contribuição dos oficiais de EM, dos alunos
da ECEME e dos próprios candidatos.

Encarecemos o valor de sua ajuda, atra-
vés da remessa de ensaios, resumos ou ques-
tões resolvidas.

Precisamos de suas críticas e de suas
sugestões.

Folgaremos em divulgar os trabalhos re-
metidos e em vitalizar o intercâmbio de idéias
que concorram para o fim precípua destas
colunas: Servir ao Candidato!

Dirija-se ao Major G. Vidal — 5ª Seção
— EME — Palácio da Guerra — GB.

O Redator