



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
Redator de Cultura Militar e Geral
Tenente-Coronel-Aviador R/R
Aloísio da Cunha Nóbrega
Publicidade
Brigadeiro R/R Manoel B. Neves Filho
Arte
Joaquim Dias Corrêa
Revisão
Glassy Mattos de Carvalho

ASSINATURA ANUAL

No País — Cr\$ 120,00
No exterior — US\$ 20,00
Número avulso, unicamente vendido na
Redação — Cr\$ 20,00

NOSSA CAPA

Pela segunda vez a Indústria Aeronáutica Brasileira irá à Europa para participar de uma exposição internacional de aviação. Em setembro próximo, aviões da EMBRAER estarão presentes à Feira Internacional de Aviação de Farnborough, na Inglaterra.

A EMBRAER deverá expor na feira os mais modernos modelos de seus aviões, em particular o EMB-111 Bandeirante (foto da nossa capa) — versão de reconhecimento marítimo, busca e salvamento, já em utilização na Força Aérea Brasileira, onde tem o prefixo P-95.

SUMÁRIO

EDITORIAL

A Segurança é Fundamental 2

ARTIGOS ASSINADOS

- A Psicologia Experimental e o Homem em voo — Prof. Leonardo Ancona — Trad. do Major-Capelão Euvaldo de Mendonça Andrade 3
- Programa Espacial para 1978: Vênus, Terra e Júpiter são as metas — Everly Driscoll 14
- Autodisciplina na Publicidade — Maj Brig Ar Luiz Carlos Aliandro 23
- Proventos da Inatividade — Ten Cel I Aer Aldo Alvim de Rezende Chaves 27
- A Carga Aérea: um gigante adormecido ... que desperta — Brig do Ar Lauro Ney Menezes 28
- O 47º Aniversário do CAN — Brig do Ar RR Everaldo Breves 31
- O Voto no Brasil — Cel Av Newton de Góes Orsini de Castro 35

REPORTAGENS

- EMBRAER penetra no mercado Norte-Americano 5
- O Poder Aeroespacial face à conjuntura mundial — trechos da conferência realizada pelo Ministro da Aeronáutica na ESG em 31 de maio de 78 7
- Grupo de Transporte Especial recebe o Xingu 9
- Brigadeiro Eduardo Gomes 10
- Marinha Brasileira recebe novos helicópteros Lynx 12
- Participação Brasileira para o F-5 13
- Dia da Vitória 15
- M.E.L. exhibe Madge no Rio 19
- "Chinook" no Congresso Offshore 30

NOTÍCIAS

- Internacionais 17
- Da Aeronáutica 38
- Aviação Comercial 39



Composto e Impresso na

RUA RIACHUELO, 128 TEL. 222-3359

DIRETORIA DO CLUBE DE AERONÁUTICA

Presidente

Major-Brigadeiro RR Francisco Bachá

Vice-Presidente

Major-Brigadeiro RR Alberto Costa Mattos

Diretores

Dpto. Técnico-Cultural — Maj Brig RR Raphael Leocádio dos Santos
Dpto. Beneficente — Brig RR Dr. José Carlos D'Andrea
Dpto. Finanças — Cel Colmar Campello Guimarães
Dpto. Social — Cel Jorge Abiganem Elael
Dpto. Patrimonial — Cel RR Hiram Magalhães

Dpto. Desportivo — Cel RR Ricardo Curvello de Mendonça

Dpto. Jurídico — Cel RR Dalvino Camillo da Guia

Dpto. Secretaria — Maj RR Ivan de Lanteiul

Dpto. de Relações Públicas — Maj RR Ubiratan Cavalheiro de Oliveira

Diretores de Serviços Especiais

Carteira Hipotecária e Imobiliária — Brig RR Ubaldo Tavares de Farias

Cooperativa de Carros — Maj RR Newton Dias Guimarães

Diretores de Sedes

Sede Social — Cel RR Hiram Magalhães

Sede Desportiva — Maj RR Aristônio Gonçalves Leite

EDITORIAL

A SEGURANÇA É FUNDAMENTAL

Em todos os setores da atividade humana a segurança precisa estar presente, da maneira mais ampla possível. É sabido também que, diante da relatividade que cerca todas as coisas, jamais se pode garantir a existência de uma segurança absoluta a respeito de qualquer empreendimento. O homem, através dos tempos, tem utilizado a sua inteligência, a sua imaginação e o seu esforço, no sentido de obter maior segurança, individual e coletiva. Aqueles, por exemplo, que se dedicam à indústria do transporte aéreo, estão plenamente conscientizados de que a segurança deve estar em primeiro plano. Felizmente, no Brasil, a esse respeito, podemos registrar com orgulho que alcançamos uma situação lisonjeira, pois a nossa Aviação Comercial é depositária de grande confiança, tanto da clientela nacional como estrangeira. Naturalmente, esse elevado grau de credibilidade só foi conseguido graças a um trabalho inteligente e perseverante, não apenas por parte das nossas empresas aéreas, mas também do Ministério da Aeronáutica, através do seu Departamento de Aviação Civil e dos demais órgãos envolvidos na questão.

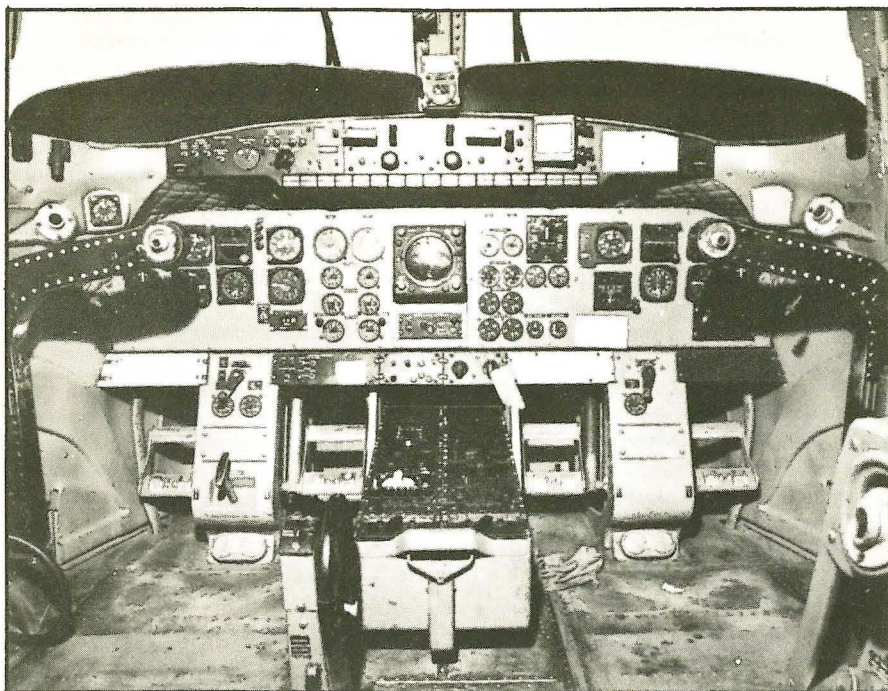
No desempenho, aliás, da nossa Aviação Comercial, encontramos excelente exemplo a propósito do trabalho do poder público em benefício da atividade privada. Estamos bem lembrados daquele tempo, logo depois do término da Segunda Guerra Mundial, quando se multiplicaram as empresas de transporte aéreo no País, principalmente devido às facilidades de aquisição de aviões usados, a baixo preço. O resultado, como não podia deixar de acontecer, foi bastante danoso, mas a lição decorrente serviu de maneira muito proveitosa, tanto para o Ministério da Aeronáutica, como para os próprios empresários. Os grandes males tornaram-se prontamente visíveis a todos: empresas deficientes dos pontos-de-vista administrativo, técnico-operativo e financeiro; concorrência ruíno-sa entre elas, com a crescente oferta ociosa de assentos e a conseqüente compulsão de o Governo cada vez mais despendar com subvenções para evitar a falência de algumas dessas organizações de transporte aéreo. Não podemos omitir também que a segurança de voo nessa época foi duramente atingida, com o registro de alarmante número de acidentes quase todos envolvendo a perda de muitas vidas.

Era preciso encontrar, sem mais tardança, a solução adequada para esse problema que desafiava a competência do nosso Ministério da Aeronáutica, bem como a capacidade e até mesmo o patriotismo dos nossos empresários da indústria de transporte aéreo, pois já estava em jogo o próprio conceito do País, num específico setor de atividade que os homens da terra de Santos-Dumont tinham o indeclinável dever de dar o melhor exemplo.

A ação do Ministério da Aeronáutica foi, sem dúvida, muito enérgica e eficiente. Intervenção direta no setor privado só houve mesmo em casos de absoluta necessidade. Afora isso, o trabalho normativo e fiscalizador é que propiciou as condições para o saneamento, a reestruturação e o desenvolvimento seguro das empresas de transporte aéreo do País. As organizações deficientes foram progressivamente absorvidas pelas empresas bem estruturadas, de tal maneira que, ao invés de um grande número de companhias de aviação, várias delas sem apresentar um padrão de serviço merecedor de confiança, passamos a contar com apenas quatro empresas de grande porte, aliás três; se considerarmos a situação VARIG-CRUZEIRO, todas elas dotadas de moderno equipamento e de pessoal bem qualificado, tudo isso resultando na segurança de voo, no cumprimento dos horários e no conforto dos passageiros.

É evidente que, para a consecução de resultados tão compensadores, não aconteceu apenas a indispensável e oportuna atuação do Ministério da Aeronáutica, através dos seus órgãos mais diretamente envolvidos no problema, como o Departamento de Aviação Civil e aqueles que cuidam da Proteção ao Voo, Prevenção de Acidentes Aeronáuticos, Seleção e Controle de Pessoal Aeronavegante, etc. Houve, também, a firme determinação dos empresários, no sentido de assimilarem a política traçada pelo Ministério da Aeronáutica e de gerirem as organizações de transporte aéreo de acordo com as modernas técnicas empresariais adotadas nos países mais desenvolvidos.

A conjugação de esforços entre o poder público e a atividade privada, de que somos todos testemunhas, no setor da indústria do transporte aéreo, constitui exemplo bem significativo que fazemos votos venha sensibilizar outros setores de atividades no País.



Prof. Leonardo Ancona,
da Universidade Católica do Sagrado
Coração — Roma

Tradução do Maj Euvaldo
de Mendonça Andrade — Adjunto da
Chefia do SARA e Capelão Subchefe
Regional do III COMAR.

A PSICOLOGIA EXPERIMENTAL E O HOMEM EM VÔO

Quando um homem voa, voa com todo o seu ser, isto é, com seu organismo biológico, mas também com a participação íntima de sua estrutura psicológica. A propósito, lembro-me de que uma das características mais importantes da situação de voo, provavelmente não muito em evidência, hoje, como na era dos pioneiros, é aquela que é descrita pelo meu saudoso Mestre Pe. Agostinho Gemelli, em termos de esquema corpóreo. Gemelli afirmava que, quando se voa, se chega a perceber, com uma sensibilidade muito particular, o comprimento, a largura e a altura do aparelho que se pilota, e ele explicava esse fato como uma extensão, nas dimensões mesmas do avião, do "esquema corpóreo" do piloto, coincidindo com a forma exterior do avião. É dessa maneira que se explica essa sensibilidade do piloto aos obstáculos e ao contato com o solo que se podia constatar quando o voo não era conduzido como hoje, mas confiado

unicamente às qualidades psicofisiológicas daquele que o pilotava.

O fato notado por Gemelli tem uma grande importância, porque ele pôs em evidência que o homem projeta habitualmente seu "esquema corpóreo", além da sua própria cutis, mas sempre com grande precaução.

Nessa perspectiva, o "esquema do corpo" confunde-se com as dimensões do avião e pode-se dizer que o homem, de certa maneira, se transforma na aeronave que pilota e se confunde com sua forma exterior.

No plano da Psicologia Experimental, pode-se constatar a importância

desse fato, graças às modificações que produz o voo sobre o equilíbrio neuro-endócrino do piloto; aqui se manifesta um mecanismo de secreções catecolaminicas, apresentando aspectos interessantes para esse capítulo da Medicina.

É bem conhecido, por exemplo, que, durante o "stress" que se constata até quando alguém conduz um automóvel em pleno tráfego urbano, se produz um desequilíbrio na proporção da secreção de adrenalina e nor-adrenalina, na qual estão envolvidas as duas catecolaminas, com uma prevalência da nor-adrenalina. Pode-se então compreender que tudo isso se verifica de maneira mais ampla ainda na pilotagem de um

(Conferência pronunciada durante o Congresso Internacional de Pastoral de Turismo relacionada com os Aeroportos Internacionais, em Roma).

avião, especialmente em caso de emergência.

Isso parece confirmado pelo fato de que, durante a preparação de uma descida de pára-quedas, tem-se uma clara hipersecreção de adrenalina sobre a nor-adrenalina, até que no momento mesmo do salto a proporção muda em sentido oposto.

Ora, essas diversas modificações do metabolismo neuro-endócrino não têm somente uma importância bioquímica; é notório, de fato, que têm correlações diretas, verificadas em continuas pesquisas, entre a secreção da nor-adrenalina e a exteriorização da agressividade, até o limite do estado maníaco, enquanto que a hipersecreção de adrenalina se correlaciona com um estado de agressividade reprimida, introvertida até o limite patológico da depressão. É também evidente que a importância dessas variações depende da personalidade do piloto ou do passageiro que se acha nas condições descritas, e que essas variações podem explicar a grande diversidade de comportamento que se pode constatar durante um voo em caso de emergência.

Uma outra situação "stressante", também naturalmente variável em função da personalidade própria do indivíduo, é o caso de sentir-se fechado em uma carlinga à inteira disposição de elementos mecânicos e de pessoas inacessíveis, numa situação de profunda dependência. Ainda que para alguns essa situação pode não ter importância a ponto de poder dormir tranquilamente no curso de uma viagem, se não estão engajados em alguma responsabilidade, por outro lado, para outros, esse estado pode constituir-se em um obstáculo que precisa ser superado com grande esforço. Trata-se de pessoas assim chamadas claustrofóbicas que, justamente no momento em que se fecham as portas, sentem como que uma impressão de esmagamento que persiste até o momento em que elas se abrem de novo e que podem ser levadas à exaltação pelo menor incidente a bordo.

Para bem compreender o estado de pânico criado nas pessoas que sofrem de claustrofobia por causa das portas fechadas e o fato de acharem-se encerradas na carlinga, pode-se remontar a antigas instabilidades, vividas nos primeiros anos de vida. Na verdade, as pessoas que têm medo de serem encerradas em um espaço estreito são aquelas que, no começo de sua existência, viveram uma espécie de drama muito agudo junto à sua mãe: elas se sentem ligadas à sua mãe por uma

relação negativa, concentradas na existência de uma mãe possessiva que lhes impedia de crescer de maneira autônoma, segundo a sua própria natureza. Tudo isso tem relação com o estado inicial no seio materno e, por isso, todas as vezes que na vida adulta, no decorrer de um estado emocional, se reproduz essa situação de clausura, essas pessoas não podem tolerar.

A dependência primitiva em relação à mãe pode explicar também esses numerosos fatos que têm sido observados nos primeiros tempos de aviação quando o voo começava a atingir altitudes elevadas; produzia-se então a experiência chamada "break-off", que com razão se tem relacionado com a experiência traumatizante do corte do cordão umbilical, entendido no sentido psíquico, isto é, no sentido da separação afetiva da sua própria mãe, a mãe que é sempre desejada e da qual se tem ainda necessidade na sua vida adulta. Nesse caso, como se vê, as condições iniciais da vida são referidas como a pré-condição da experiência insuportável de "break-off", como de todas as experiências de temor excessivo diante da elevação de um avião. Provavelmente a situação mais dramática que se pode encontrar na experiência de voar, sobretudo para os pilotos, como eu tenho tido ocasião de constatar no decorrer dos meus contatos profissionais com eles, consiste, especialmente, no fato de voar em moderníssimos aparelhos autopilotados, sobretudo se a experiência de pilotagem é feita em um avião militar. Na realidade, voar significa liberdade, coincide com a conquista de uma nova dimensão no espaço, para o alto e para baixo; por conseguinte, voar significa uma nova espécie de humanidade, porque a humanidade ordinária nasceu para estar sobre a terra, eventualmente para correr, mas sem asas para voar.

Para confirmar esse modo de ver as coisas, pode-se considerar aqui que voar é para as crianças a maior conquista do mundo, daí a paixão pelos voos interplanetários e o fato de ser aviador se constitui numa atração irresistível, um ideal para a sua vida. De acordo com essa concepção dinâmica, pode-se dizer que, a bordo, o comandante é considerado, e provavelmente ele mesmo é levado a considerar-se, como uma espécie de "deus-da-máquina", que pode fazer de tudo e em cujos ombros repousa inteiramente a responsabilidade do voo e dos passageiros que ele transporta. Na realidade, porém tudo isso se reduz a uma situação absolutamente passiva, porque o comandante de um avião está inteira-

mente dependente de uma série de diligências que não dependem dele, mas de outros ou de instrumentos nos quais ele mesmo está firmado.

Esse comandante está submetido a um plano de voo que não pode ser modificado, que foi minuciosamente estabelecido nos menores detalhes e ao qual, salvo um caso de urgência imprevista, ele deve conformar-se como se fosse uma espécie de "robot". Em tudo isso ele vê despedaçar-se sua presumida ou suposta condição de "rei do espaço".

Trata-se, na realidade, de uma contradição profunda que, como todas as frustrações integrais, custa muito a quem deve assimilá-la, subverter as esperanças de vida e de afirmação que anteriormente fora concebida e que não pode deixar de repercutir nas relações conjugais. A família do piloto de avião, a não ser que ele possua uma particular superioridade moral e psíquica, é de fato uma família que mais ou menos sofre, porque nela se refletem como em um microcosmo os ideais frustrados e as reações que se verificam na vida do trabalho quotidiano.

O avião militar distancia-se nesse sentido do quadro traçado acima, porque ele é extremamente mais flexível e mais maleável, o que lhe permite fazer manobras pessoais muito mais frequentemente do que é permitido com os aviões civis, e sobretudo seu programa de atividade é mais extenso, tal como se fosse para a guerra, seja ela uma realidade, seja, ao contrário, uma eventualidade futura.

É por isso que eu posso dizer que as pessoas que começaram sua carreira de piloto em um avião militar e passaram em seguida para uma organização civil da Aeronáutica estão sujeitas a um conflito interior mais profundo em um trabalho completamente diverso daquele que deviam executar.

Elas experimentam, então, a impressão de uma queda na sua vida e, se sua estrutura mental se caracteriza por um psiquismo particularmente frágil, elas podem, dentro de um prazo mais ou menos longo, entrar no domínio da psicopatologia.

Entretanto, quando esses conflitos interiores não são tão graves para configurar um estado patológico, na medida em que eles marcam profundamente a experiência de cada aviador, eles o tornam mais disponível, mais aberto às intervenções sábias de um Capelão, e o seu trabalho apostólico pode apoiar-se precisamente sobre essa experiência de uma carência, de um vazio e de uma frustração para chegar-se a um melhor resultado.



EMBRAER PENETRA NO MERCADO NORTE-AMERICANO

Contrato de importância verdadeiramente histórica foi assinado, dia 21 de junho, na sede da EMBRAER, em São José dos Campos, entre esta empresa e a empresa "holding" norte-americana AERO INDUSTRIES INC, de Los Angeles, Califórnia.

O referido contrato estabelece a venda de 3 aviões EMB-110P1 BANDEIRANTE, com opção para mais 9 unidades, para uso em várias companhias de aviação regional subsidiárias da AERO INDUSTRIES, que operam em toda a parte oeste dos Estados Unidos. Os primeiros três aviões, que serão entregues ainda este ano, serão utilizados nas linhas de "commuter" da TRANSMOUNTAIN AIRLINES INC, que atua nos estados de Colorado e Wyoming.

Várias outras companhias do grupo, a começar pela SILVER STATE INC (Arizona e Nevada), também irão padronizar totalmente as suas frotas nos próximos meses, passando a utilizar exclusivamente o BANDEIRANTE.

REPRESENTAÇÃO COMERCIAL, ASSISTÊNCIA TÉCNICA E VENDAS

Além dos 12 BANDEIRANTE, a AERO INDUSTRIES INC, mediante o

contrato firmado, vai implementar imediatamente uma nova companhia que promoverá comercialização dos aviões brasileiros em território norte-americano e oferecerá ampla e completa assistência técnica a todos os usuários dos Estados Unidos. Também serão abertos, de imediato, escritórios de promoção de vendas dos produtos EMBRAER em cinco importantes cidades do território norte-americano.

A AERO INDUSTRIES vai também oferecer ao mercado norte-americano o BANDEIRANTE, mediante sistema de "leasing", para facilitar seu uso por companhias de menor porte.

Desta forma, com a assinatura do contrato com a AERO INDUSTRIES,

fica suprida a última das exigências do FAA para que o BANDEIRANTE pudesse receber sua homologação para operar linhas comerciais nos Estados Unidos.

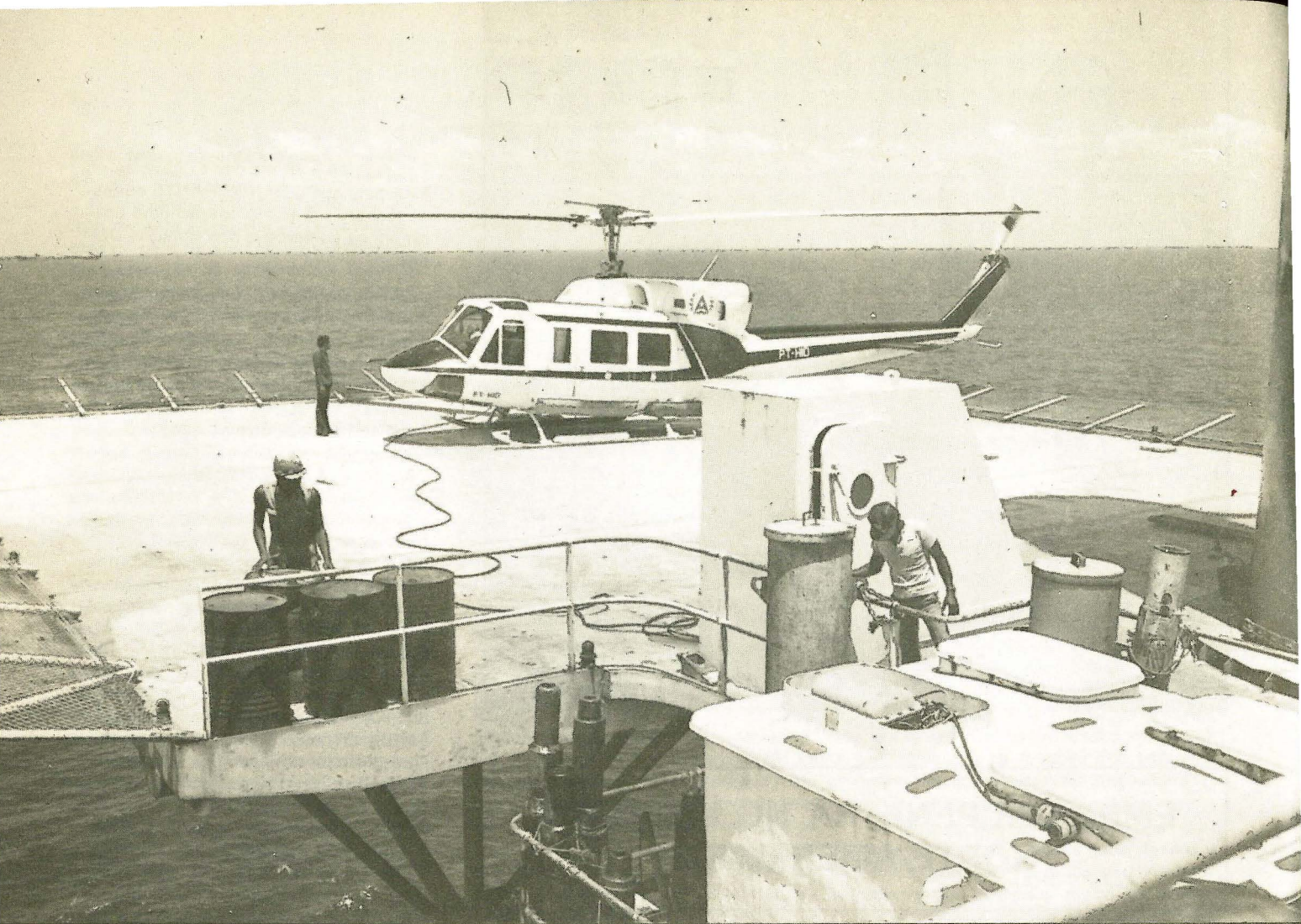
Ao mesmo tempo, os principais executivos da AERO INDUSTRIES afirmam acreditar que terão possibilidade de, como representantes comerciais da EMBRAER, colocar muitos outros BANDEIRANTE no mercado norte-americano nos próximos anos.

A SOLENIDADE

A solenidade de assinatura do contrato com a AERO INDUSTRIES teve lugar na Sala de Reuniões da Diretoria da EMBRAER, estando presente grande número de autoridades, entre as quais o Maj Brig Pedro Frazão de Medeiros Lima, Diretor do CTA, Mr. Donald Kemp representante do FAA para a América do Sul, Mr. Frank Monaco do FAA em Miami, além de diretores da EMBRAER e da AERO INDUSTRIES. O contrato foi assinado pelo Mr. Robert Terry, Presidente and Chairman of the Board da AERO INDUSTRIES, e pelo Diretor-Superintendente da EMBRAER.

O Maj Brig Pedro Frazão de Medeiros Lima, Diretor do CTA, fez pronunciamento na ocasião, quando ressaltou a importância do evento, e, também falando na oportunidade, o Presidente da AERO INDUSTRIES ressaltou acreditar que o BANDEIRANTE "irá revolucionar", por suas características, o mercado de aviões "commuter" nos Estados Unidos e que sua empresa estava muito satisfeita em adquirir um avião tão apropriado para o uso em aviação regional. Por seu turno, o Diretor-Superintendente da EMBRAER declarou que era realmente com orgulho que, representando a grande equipe que trabalhou no projeto e fabricação do BANDEIRANTE e dos demais aviões brasileiros, estava ali naquele momento para assinar o contrato que marca o início da operação comercial da EMBRAER e do BANDEIRANTE nos Estados Unidos.





O helicóptero "Bell" da Aeroleo Táxi Aéreo, numa plataforma marítima da Petrobrás, no Nordeste.

AERÓLEO TÁXI AÉREO LTDA, NO NORDESTE...

há dez anos colaborando com a Petrobrás para a
redenção econômica do País.

AERÓLEO TÁXI AÉREO LTDA.
Rua 24 de Fevereiro nº 122
Bonsucesso — ZC 24 — Rio de Janeiro



Ministro Araripe Macedo, quando pronunciava sua Conferência na ESG

O PODER AEROESPACIAL FACE À CONJUNTURA MUNDIAL

"As guerras do passado, geralmente guerras de conquista, eram precedidas de lenta preparação que tornavam praticamente irrelevante o fator surpresa. Nos tempos atuais, o mesmo já não ocorre, pois o princípio da surpresa assumiu tal importância que as declarações formais de guerra passaram a constituir letra morta. Por outro lado, as guerras de conquista cederam lugar às guerras ideológicas, explorando por meios vários a doutrina marxista baseada no permanente antagonismo entre o proletariado e a burguesia. LENIN, valendo-se habilmente da teoria de MARX, conseguiu transformá-la num amplo espectro de conflitos ideológicos, manipulando técnicas culturais, econômicas, políticas e psicológicas. A partir de então, jamais houve paz no Mundo. Os conceitos tradicionais de paz e guerra perderam seus significados originais, e o tema central do relacionamento entre grupos de indivíduos e entre Nações passou a constituir uma síntese psicopolítica. A "coexistência pacífica", longe de traduzir um franco entendimento entre as Nações, é simplesmente uma estratégia de guerra que perdura desde os dias de LENIN até hoje. As "Frentes", os "Movimentos", as "Campanhas" e outras táticas invariavelmente adjetivadas

têm substituído, com vantagem, as declarações formais de guerra. Estas virão a seu tempo, também adjetivadas, como, por exemplo, as Guerras Revolucionárias, as Guerras de Libertação e outras, com tendência a evoluírem para guerras limitadas alimentadas do exterior. Cuba, por exemplo, especializou-se em uma nova modalidade de guerra expedicionária: a "guerra por procuração" ou por empreitada de seus patrões soviéticos. Este, enfim, é o Mundo em que vivemos, cujo incerto futuro poderá depender da ativação ou não ativação de uma "linha quente", ligando dois telefones vermelhos, um em Washington e outro em Moscou."

Estas foram palavras proferidas pelo Ministro Araripe Macedo, no dia 31 de maio deste ano, em Conferência realizada na Escola Superior de Guerra, da qual extraímos mais os seguintes trechos:

"O Brasil, infelizmente, não pode constituir um Mundo à parte. Nosso povo, de índole reconhecidamente pacífica, entrega-se ao trabalho honesto e profícuo do dia-a-dia, construindo anonimamente o progresso deste grande País.

Mas, aqui cabe a indagação: estaremos verdadeiramente em segurança, absorvidos exclusivamente pelas nossas atividades pacíficas, em busca do desenvolvimento sócio-econômico da Nação? E a Segurança Nacional?

Temos que ser realistas! A estratégia de paz do Mundo contemporâneo baseia-se na **dissuasão** e na **retaliação**. Pela dissuasão, um país induz o inimigo a não iniciar um ataque, face à superioridade — real ou aparente — dos meios bélicos de que dispõe; a retaliação busca o mesmo fim, pela capacidade de infligir ao inimigo danos iguais ou maiores do que este possa causar ao adversário. Na realidade, a dissuasão é um conceito tão antigo quanto a própria história das guerras. "Si vis pacem, para bellum", o velho aforisma latino nada mais é do que uma estratégia de paz baseada na dissuasão. Não estaremos, portanto, inovando ao enfatizar a necessidade de o Brasil adotar uma estratégia de dissuasão, verdadeira "apólice de seguro" garantidora do desenvolvimento "sócio-econômico" do País. Doutra modo, aí sim, estaríamos inovando uma estratégia, baseada na boa fé, na ingenuidade política, na negligência e na omissão.

A Força Aérea Brasileira tem plena consciência de suas responsabilidades no contexto da Segurança Nacional, ao lado de suas co-irmãs, o Exército e a Marinha. Não desconhece, por outro lado, a importância do seu papel como força de pronta resposta a uma agressão de surpresa, o que lhe impõe permanen-

te atualização técnica do seu equipamento aéreo e eficiente adestramento de suas equipagens de combate. Suas características intrínsecas de poder de destruição, de penetração, de alcance, de mobilidade e de realizar operações autônomas nas Áreas do Coração inimigos conferem à Força Aérea condições privilegiadas de dissuasão e de retaliação.

Senhores Estagiários.

Preservemos a paz como aspiração máxima de todos os brasileiros, mas não esqueçamos que as Forças Armadas ainda constituem a maior garantia para a consecução dos objetivos nacionais permanentes, a despeito dos antagonismos reais ou potenciais que se nos deparam. Permitam-me, por último, que lan-

ce mão de duas citações que bem traduzem a importância do papel atribuído ao Poder Aéreo. A primeira, refere-se ao Marechal-do-Ar ARNOLD, quando dos preparativos para a invasão do Continente europeu; dirigindo-se aos seus comandados da 8ª e da 15ª Forças Aéreas, transmitiu-lhes as seguintes instruções:

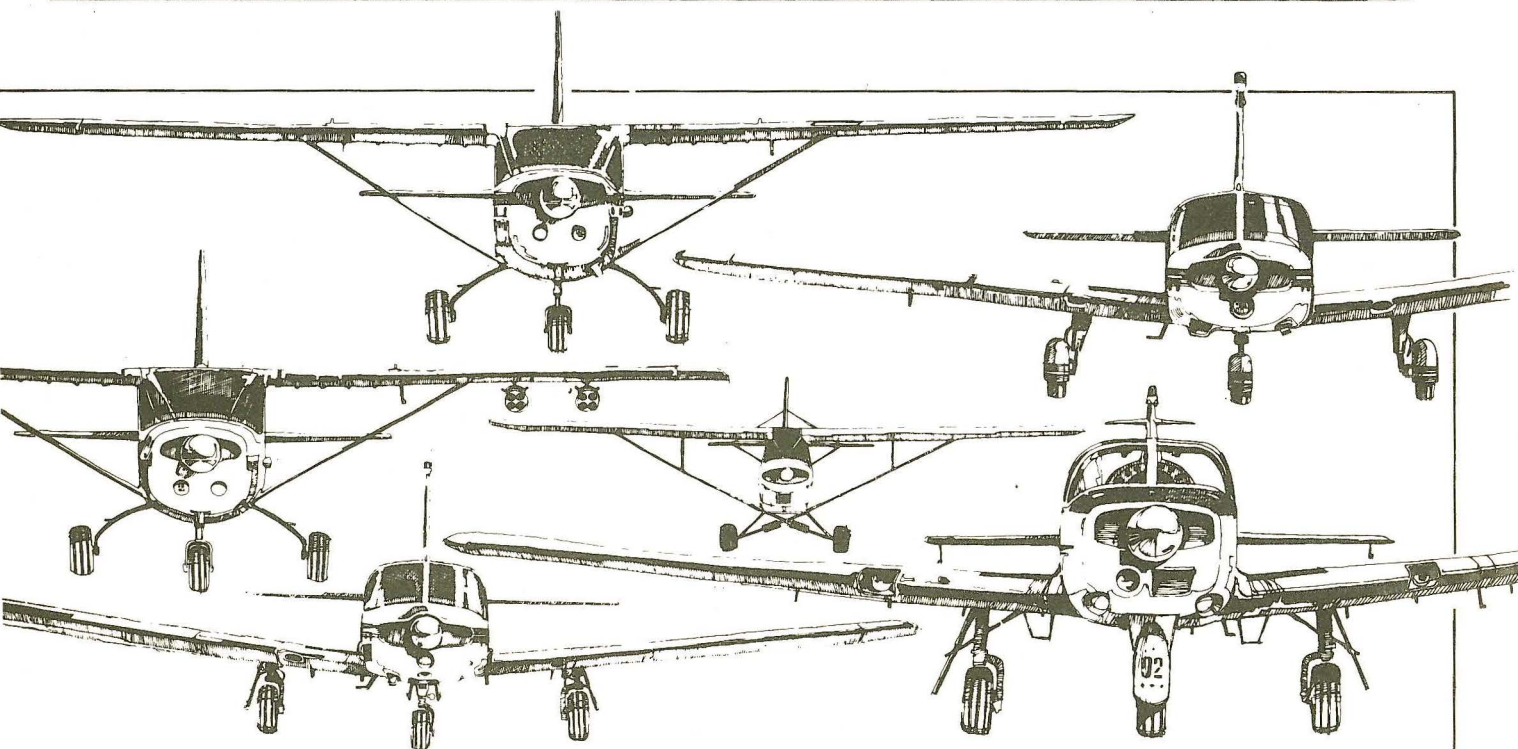
"MINHA RECOMENDAÇÃO PESSOAL AOS SENHORES E QUE DEVE SER CUMPRIDA É A SEGUINTE: DESTRUIR A FORÇA AÉREA DO INIMIGO ONDE QUER QUE A ENCONTREM, NO AR, EM TERRA E NAS FABRICAS".

A estratégia do Marechal ARNOLD deixava bem claro que o inimigo mais temido era a Força Aérea inimiga e que esta deveria ser destruída muito além do campo de batalha, em uma operação autônoma e estratégica. Confirmava, as-

sim, o que, já em 1909 (quando a Aviação era pouco mais que um frágil brinquedo), o General do Exército Italiano, GIUGLIO DOUHET, o primeiro vaticinador do Poder Aéreo, afirmava ao mundo incrédulo de então:

"O PODER AÉREO É A ARMA OFENSIVA POR EXCELÊNCIA".

Eis aí, Senhores Estagiários, em rápido "flash", as profundas alterações que o avião — esta maravilhosa invenção do genial patricio SANTOS-DUMONT introduziu na estratégia da guerra e nas táticas de emprego, como, aliás já ocorrera no campo dos transportes aéreos, encurtando distâncias, aproximando-se povos antípodas, dinamizando o progresso e conferindo ao tempo um valor até então jamais imaginado."



INDÚSTRIA AERONÁUTICA

- PROJETO • Indústria de tradição, conhecida por suas aeronaves que vem
- PRODUÇÃO • servindo à aviação civil e à Força
- APOIO TÉCNICO • Aérea Brasileira. Exportação. Substanciais sub-contratos com a EMBRAER.

sociedade construtora
AERONÁUTICA NEIVA

NEIVA

São José dos Campos - Cx. Postal 247 / Botucatu - Cx. Postal 10 / São Paulo / Brasil

Foram entregues ao Grupo de Transporte Especial (GTE) da FAB, em Brasília, as primeiras unidades do EMB-121 Xingu. Primeiro bimotor pressurizado, integralmente projetado, desenvolvido e fabricado no Brasil, passará a ser o primeiro avião nacional a integrar aquele que é um dos grupos de voo mais destacados da FAB — "o que conduz os que conduzem".

O que é o GTE

Formado logo após a criação do Ministério da Aeronáutica, em 4 de junho de 1941, o Grupo de Transporte Especial constituiu-se em uma unidade ligada à Seção de Comando do Ministério, ocupando o velho hangar do "Calabouço" no Rio de Janeiro. O Grupo, encarregado de transportar o Presidente da República, Ministros de Estado e altas autoridades, viria a receber sua atual denominação em 27 de dezembro de 1976, quando tinha sua sede ainda no Rio de Janeiro.

Do C-47 ao Boeing 737 e Xingu

No transcorrer de sua história, muitos tipos de aviões equiparam o Grupo de Transporte Especial. No início de sua vida, o veterano Dakota C-47, como não podia deixar de ser, prestou incontáveis serviços. Os veteranos C-47 levaram muitos presidentes até mesmo às longínquas paragens da Amazônia, quando do início das tentativas governamentais de se implantar uma colonização permanente na área. Na era dos grandes turbo-hélices, o GTE contou com as aeronaves Viscount e Avro.

Em 1968, nova modernização: chegaram os BAC One Eleven e os HS-125, trazendo a era do jato aos responsáveis pelo destino da Nação Brasileira, pois era necessário andar mais depressa para seguir os passos rápidos do gigante que crescia sem parar. O GTE passou a ser, naquela ocasião, o único grupo de transporte da FAB a ser equipado exclusivamente com aviões a jato puro.

Em 1969, o GTE recebia o troféu "Segurança de Voo" que lhe foi outorgado pela Força Aérea dos Estados Unidos (USAF), como privilégio das unidades, em todo o mundo, que se



EMB-121 — Xingu do GTE

GRUPO DE TRANSPORTE ESPECIAL RECEBE O XINGU

destacam nos itens alta disponibilidade e segurança de voo e operação. Aliás, o GTE prima pela manutenção de alto nível, que oferece aos seus aviões face à grande responsabilidade no transporte de seus passageiros Vips.

Na atualidade

Atualmente, a unidade está sediada na Base Aérea de Brasília, sendo seu Comandante o Tenente-Coronel-Aviador Mauro José de Miranda Gandra. O GTE é integrado por oficiais-aviadores além de pessoal de apoio em terra. Está dividido em dois esquadrões:

O 1º Esquadrão — cuja missão básica é o transporte do Presidente da República, possui dois Boeings 737 e três helicópteros Jet-Ranger. Seu Co-

mandante é o Major-Aviador Paulo José Pinto.

O 2º Esquadrão — que tem por missão transportar o Vice-Presidente da República, os ministros de estado e os oficiais-generais da FAB, opera nove jatos executivos do tipo HS-125, possui ainda uma unidade Viscount para missões de apoio. Seu comandante é o Major-Aviador Joniti Saito.

O Grupo de Transporte Especial — GTE — unidade de prontidão permanente (24 horas por dia), atua há oito anos com jatos, sem qualquer incidente. Depois de cumprir mais de 40 000 horas de voo a serviço dos governantes brasileiros, recebe agora, pela primeira vez, um equipamento nacional — o EMB-121 Xingu, primeiro avião pressurizado brasileiro projetado e fabricado pela EMBRAER.

BRIGADEIRO EDUARDO GOMES



Um grupo de amigos do Brigadeiro Eduardo Gomes reuniu-se, dia 20 de maio, na sede desportiva do Clube de Aeronáutica, no Rio, para entregar ao Prefeito da cidade Eduardo Gomes um busto do Brigadeiro, esculpido em bronze, que foi colocado, dia 12 de junho, no Largo do CAN, na cidade que tem o seu nome.

O Professor Pedro Calmon, Presidente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, orador oficial da cerimônia, pronunciou a seguinte oração:

"Há um sentimento de justiça tão profundo na homenagem que nos reúne em torno da nobre figura do **Brigadeiro**, há uma idéia tão vigorosa e tranqüila dos seus serviços à Pátria, há tão forte unanimidade em redor de suas virtudes, que podemos considerar este momento de festa-uma antecipação. Estamos a dizer e propor o que sentenciará o futuro, revendo-lhe a imagem austera, relendo-lhe a mensagem cívica, repetindo-lhe os altos conselhos, situando-o — como a História por tantos testemunhos o situa — entre a aurora que raiou, mística, sobre as areias de Copacabana, e o apogeu audaz em que as asas do Correio Aéreo teceram nos céus do Brasil a teia inconsútil da unidade nacional."

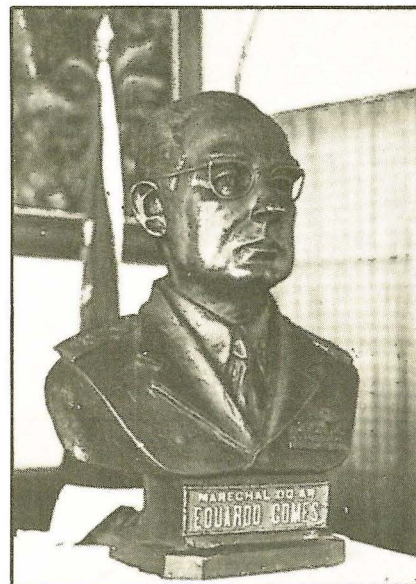
"Não se trata de recompor-lhe a biografia, que começou, sagrada pelo sangue do martírio, no episódio majestoso que lhe projetou o heroísmo calmo, para além das possibilidades humanas, nas sombras da imolação e da esperança. Quer-se, em caminho inver-

so, partindo do presente para o passado, até aquela manhã dramática de 1922, transformar a lição imensa de sua carreira numa vigília sévera de reflexões e recordações, oferecida à educação da juventude, melhor dito, à consciência e à meditação da posteridade."

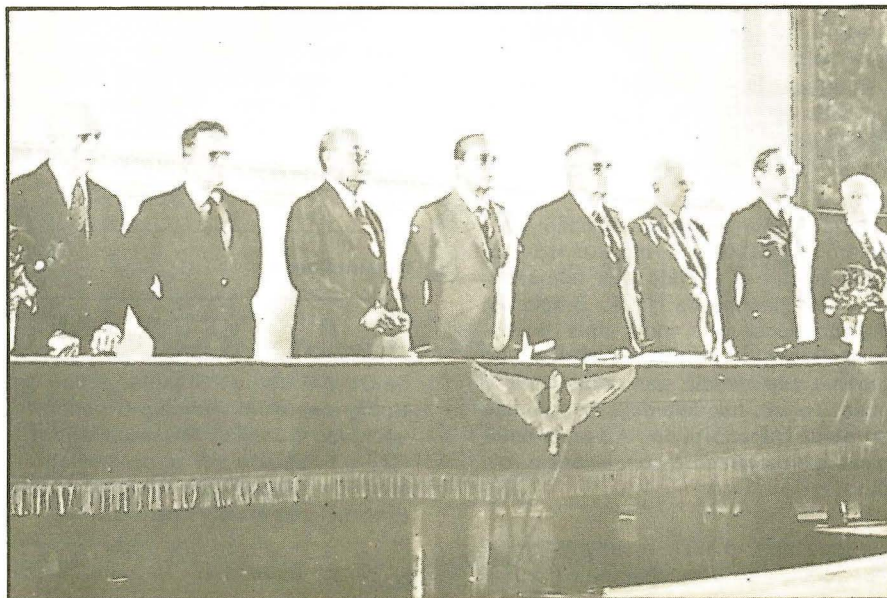
"Observe-se-lhe a trajetória, desde a grande hora do holocausto até as épocas felizes em que, nos ombros do povo, conheceu nas ruas a apoteose da confiança, nos plebiscitos da democracia. Parece-nos diferentes, através do tempo: e todavia na vontade firme, na decisão inabalável, no caráter puro, no patriotismo lúcido, no arrojo sem orgulho e na vitória sem jactância, modelo silencioso da bravura e da honradez, se mostrou a vida toda um só homem. Madrugava-lhe, nos ímpetos da adolescência, a sisudez da idade madura. Já moralmente lhe fulgiam no uniforme simples de aviador os bordados do generalato; predestinado para dar de si, à sociedade, o exemplo do admirável comportamento; saindo das angústias da mocidade tempestuosa para as ousadias do domínio dos espaços, sem que cedesse os ideais ou faltasse aos juramentos do princípio, quando, magnificamente, mergulhou no sol de julho, junto do mar que arquejava na praia luminosa, entre o aniquilamento e a Divindade, o supremo anelo de regenerar o País!"

"Não procuremos, ao longo dessa existência alçada nas alturas do voo, os desmentidos, as contradições, os recuos, as irresoluções, as dúvidas, que salteiam os precipitados, ou castigam os ambiciosos".

"Eduardo Gomes é o mesmo, emoldurado como um símbolo nas tradições da aeronáutica, baixando à terra nas crises do regime, só entre as nuvens, cortando os ares, ou aglutinando



O Busto do Brigadeiro, forjado em bronze



A Mesa que presidiu a solenidade ouve, de pé, o Hino dos Aviadores, cantado por quase todos os presentes.

com o prestígio do líder, superior ao chefe; acima dos argumentos da hierarquia, o sortilégio do comando; essa faculdade de ordenar, coordenar e governar, que o fez o mais querido e o mais famoso dos dirigentes de sua classe. Deve-se à sua inspiração e à sua direção a obra formidável do Correio Aéreo. Tem uma impressionante analogia com a façanha incrível dos bandeirantes, que, transpondo as serras, seguindo os rios, trilhando os desertos, levando nas botas viajeiras os limites da Nação, lhe atiraram para o sul, o oeste, o norte, a expansão indomável. Com a diferença, porém, de que no ciclo sertanista as gerações se sucederam; foi uma epopéia de dois séculos; nela os netos obstinados completaram a tarefa dos patriarcas obscuros; fez-se, com a solidariedade dos tempos, o mapa do Brasil como um tapete sem fim, cosido nas suas cores cruas e nas suas fibras rijas pelos dedos mágicos da História. Enquanto estoutro proeza, de assegurar-lhe a integridade sob a proteção das aeronaves, unindo aos centros da cultura as mais distantes localidades, de modo a não haver entre os núcleos pletóricos e as fronteiras remotas o vazio estéril dos ermos que isolavam os arquipélagos de civilização, era o pensamento de poucos, foi a iniciativa de raros, realizou-se graças ao devotamento e à temeridade do **Brigadeiro**. Não perpetrar uma retórica desajustada, comparando a obra pioneira dos nossos jovens aeronautas, em 1931, à entrada valente dos paulistas pelos mistérios



O Professor Pedro Calmon quando falava. À sua direita, o Brig Everaldo Breves, organizador e coordenador da homenagem prestada a Eduardo Gomes.

do sertão. Sabiam estes, souberam eles, culminar o belo movimento com o duro trabalho da defesa. Criador do Correio Aéreo, Eduardo Gomes estabeleceu no Rio Grande do Norte a base que serviu de trampolim da Vitória. Agigantou-se nesse empreendimento vital. Depois de unificar, nas rotas do firmamento, a Pátria fragmentada, garantiu-a, nos extremos do nordeste, com as condições indispensáveis à sua segurança. Compreende-se porque lá o seu nome não passou. Porque se chama hoje de Eduardo Gomes a cidade de Parnamirim. E porque, para lembrá-lo na sua fisionomia, que resplandece de

generosidade, como se a iluminassem as bênçãos de Deus, os amigos, os companheiros, os comandados, lhe mandam o busto, em metal eterno, "aes perennis". Ficará, na praça pública, ocupando ao relento o lugar privilegiado dos que falam às multidões ou dos que velam por elas, relíquia impercível, como se vazada no bronze de que se forjaram os alicerces da nacionalidade — à sombra das asas que lhe consolidaram a união, num halo de glória".

Falou, depois, o Dr. Moacyr Torres Duarte, Secretário de Agricultura do Rio Grande do Norte, autor do projeto de lei apresentado à Assembléia Legislativa do Rio Grande do Norte, alterando o nome do município de Parnamirim para Eduardo Gomes. De seu discurso, extraímos os seguintes trechos: "No nome do Sr. Prefeito do município de Eduardo Gomes, e no de seus munícipes, e, porque não dizer, em nome de todos os norte-riograndenses, renovamos o testemunho de nossa solidariedade e de nosso apreço, à figura singular de um homem que já deixou há muito de ser um simples cidadão para se transformar num símbolo de devotamento e de amor à Pátria e numa legenda de heroísmo e de brasilidade, que é o Marechal-do-Ar Eduardo Gomes".

"A sua existência é um pedaço da história do Brasil, respondendo sempre presente a todos os seus chamamentos, sendo imensurável a contribuição que deu a este País, nos instantes mais críticos da vida nacional, jamais se omitindo ou se abstendo da palavra, de gesto e da participação".



Parte da assistência que lotou o salão Azul do Clube



O Dr. Moacyr Torres Duarte encerrou seu discurso dizendo: "Ao recebermos o busto em bronze de Eduardo Gomes, para ser afixado numa das praças de

uma cidade potiguar que tem o seu nome, estamos certos de que o seu exemplo continuará a inspirar-nos para que sejamos cada vez mais dignos da terra em que nascemos".

"Beijamos com venerando respeito as mãos limpas e honradas do nosso último varão de Plutarco. Pois assim o fazendo, tributamos o culto de nossa homenagem à própria alma nacional!"

O Salão Azul do Clube de Aeronáutica esteve completamente lotado durante a homenagem prestada ao Brigadeiro Eduardo Gomes que a tudo assistiu cercado pelas atenções dos seus dedicados amigos, tanto da FAB como do meio civil. A nossa reportagem registrou, entre outras, a presença das seguintes personalidades: Dr. Prado Kelly, Ministro Grün Moss, Monsenhor Alípio Silva (representando o Cardeal

D. Eugênio Sales), Sr. Erik de Carvalho, Presidente da VARIG, Tenentes-Brigadeiros Nelson Freire Lavenère-Wanderley, Casemiro Montenegro Filho, Délio Jardim de Mattos, Manoel José Vinhaes e Hugo de Miranda e Silva, Majores-Brigadeiros Roberto Augusto Carrão de Andrade, Clóvis Pavan, Rodopiano de Azevedo Barbalho, Raphael Leocádio dos Santos, Francisco Bachá, Presidente do Clube de Aeronáutica, Pedro Pessoa de Almeida, Friedrich Wolfgang Derschum, além de outros oficiais-generais e oficiais-superiores da FAB, assim como elevado número de civis.

Depois da solenidade aconteceu movimentado coquetel na pérgula do Salão Azul, quando se formaram muitos grupos em animada palestra, sendo que o Brigadeiro Eduardo Gomes retornou para o seu retiro no Hospital Central da Aeronáutica, depois de haver recebido tão merecida homenagem dos seus amigos e admiradores.

MARINHA BRASILEIRA RECEBE NOVOS HELICÓPTEROS LYNX

LONDRES (BNS) — A Marinha brasileira acaba de receber seis dos nove helicópteros Lynx de alta tecnologia, fabricados pela Westland Aerospaiale e encomendados para suas novas fragatas. Os três restantes serão trazidos

por aviões de carga dentro das próximas semanas.

O Lynx naval foi projetado para atender as exigências mundiais de forças marítimas para um helicóptero anti-submarino leve e eficiente a operar de

fragatas nas mais difíceis condições de tempo. Os aparelhos brasileiros irão operar dos novos navios da classe Niterói e da Base de São Pedro d'Aldeia.

O helicóptero de dois motores incorpora significativos avanços em cabeçote e lâmina de rotor e tecnologia de transmissão, para oferecer maior segurança e menor necessidade de manutenção. Está equipado com radar e outros equipamentos aeronáuticos e um completo sistema automático de controle de voo que incorpora um planador automático. Para a função anti-submarino, o Lynx pode ser armado com dois torpedos de rumo automático ou duas cargas de profundidade e seis indicadores náuticos. Suas outras funções incluem busca e ataque antinavegação, busca e salvamento, e reabastecimento vertical.

O primeiro dos nove helicópteros Lynx encomendados pelo Brasil foi entregue na fábrica de Yeovil, oeste da Inglaterra, em dezembro último. Aquele aparelho, assim como o segundo, permaneceram em Yeovil para treinamento de pilotos.

As vendas do Lynx totalizam agora mais de 230 aparelhos para sete países — Brasil, Grã-Bretanha, França, Dinamarca, Holanda, Qatar e Argentina.

O Lynx fez seu voo inaugural em março de 1971 e o programa de aperfeiçoamento incluiu 2 mil horas de testes de voo. Em 1972 bateu o recorde mundial de velocidade para sua classe, voando a 320 km/h. O Lynx é equipado com turbinas duplas GEM, da Rolls-Royce.



A NORTHROP CORPORATION acaba de expedir comunicado para a imprensa mundial, informando que se esta desenvolvendo com pleno êxito o programa de subcontratação assinado com a indústria aeronáutica brasileira (EMBRAER), para a fabricação de componentes de seu conhecido avião supersônico F-5E TIGER II.

É a seguinte a tradução do texto do "press-release" distribuído pela Assessoria de Imprensa da NORTHROP:

"EMBRAER FABRICA COMPONENTES PARA O F-5E TIGER II, O CAÇA DA NORTHROP"

A EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA (EMBRAER) está atualmente fabricando componentes para os caças táticos supersônicos F-5E e F-5F TIGER II, mediante um programa industrial subcontratado com a NORTHROP CORPORATION, da Califórnia.

Esse acordo industrial entre as duas empresas é um resultado da decisão do governo brasileiro, tomada em 1973, de adquirir os aviões TIGER II para a FAB. A NORTHROP encomendou à EMBRAER a produção de 150 conjuntos consistindo cada um de uma empenagem vertical, dois pilones da estação externa da asa, dois da interna e um central. O pilone é a peça usada para transporte e lançamento de cargas militares, bem como dos tanques de combustível externos e que estão localizados embaixo das asas do avião e da fuselagem.

Os conjuntos completos estão sendo exportados para a fábrica da NORTHROP, na Califórnia, a uma média de cinco por mês. Até abril, um total de 45 conjuntos já tinha sido entregue.

Na Califórnia, a empenagem vertical e os pilones são inspecionados e instalados nos aviões F-5E e F-5F na linha de produção. Os aviões posteriormente voam em testes de recebimento e são entregues aos seus compradores de várias partes do mundo todo.



PARTICIPAÇÃO BRASILEIRA PARA O F-5

O programa da EMBRAER está sob a direção do Departamento de Produção.

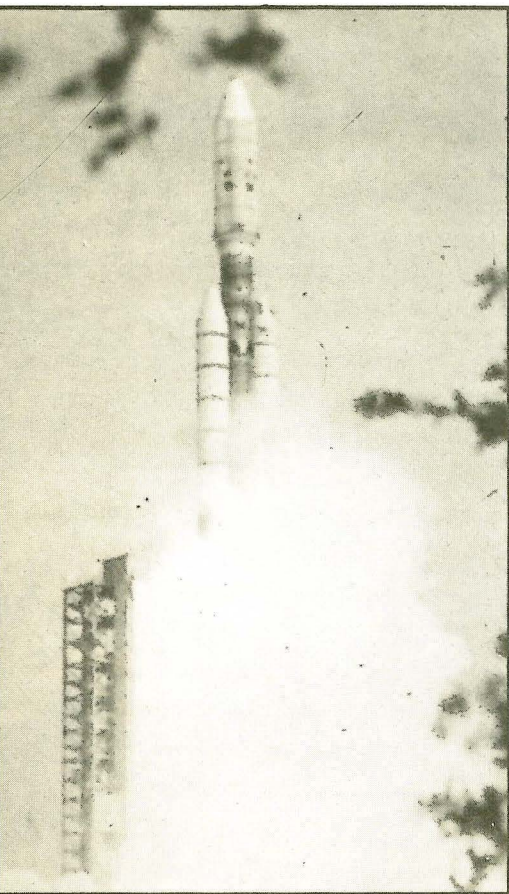
Este acordo, que envolve a fabricação de produtos de elevada tecnologia para uso em aviões de alta performan-

ce, tem sido muito bem recebido pelos dirigentes da NORTHROP.

O Sr. H. Bucholz, Gerente da Seção de Subcontratos da NORTHROP CORPORATION, escreveu recentemente que "está muito impressionado pelo dinamismo e correção da equipe de gerentes da EMBRAER" e que "a qualidade do produto fabricado pela EMBRAER é excelente"... "os estabilizadores verticais são de alta qualidade e montam no avião como uma luva."

Por seu turno, a EMBRAER informa que também está bastante satisfeita com o bom andamento do programa de fornecimento de estabilizadores e pilones para a empresa norte-americana, que, além de significar o ingresso de divisas para o nosso País, permite à empresa brasileira aperfeiçoar sua tecnologia, na produção de componentes de um avião de combate supersônico de última geração.





Um Atlas-Centauro sobe de Cabo Canaveral levando o 1.º Pioneer com destino a Vênus.

O planeta Vênus, os oceanos da Terra, as superfícies dos continentes e as estrelas "quentes" constam do programa de pesquisa espacial dos EUA, para 1978.

Seguindo a tendência dos últimos anos, oito dos 25 lançamentos programados para 1978 pela NASA (Administração Nacional de Aeronáutica e Espaço dos EUA) terão alcance internacional, quer se trate de missões cujos custos serão reembolsados à NASA pelo país organizador do lançamento, quer de missões de cooperação, em que as várias nações dividem os custos entre elas. O restante programa de lançamentos espaciais de 1978 inclui a colocação em órbita de novas e mais avançadas espaçonaves, para programas comerciais ou governamentais, como os programas Landsat, de pesquisa dos recursos terrestres, meteorológicos e de comunicação.

Duas naves, uma a ser lançada em maio corrente e a outra em agosto, serão enviadas a Vênus, o planeta mais próximo da Terra, devendo chegar lá em dezembro de 1978. Três espaçonaves norte-americanas já atingiram as proximidades

PROGRAMA ESPACIAL PARA 1978: Vênus, Terra e Júpiter são as metas.

Por Everly Driscoll

de Vênus, mas a missão "Pioneer-Vênus" será a primeira a investigar minuciosamente o planeta.

Uma das astronaves conduzirá um veículo que voará ao redor de Vênus, acima de suas nuvens; o veículo estará equipado com instrumentos de "percepção remota", para investigar a atmosfera e superfície do planeta. Pelo fato de a superfície de Vênus ser completamente circundada de profundas e densas camadas de nuvens, será utilizado o radar para o mapeamento das crateras e montanhas. A segunda espaçonave conduzirá um "ônibus", que transportará três sondas pequenas e uma maior. Depois de soltar as sondas, para que desçam e se localizem em diferentes pontos da atmosfera venusiana, far-se-á descer o próprio "ônibus". Então, serão medidas e avaliadas a composição, a estrutura, a densidade e as temperaturas da atmosfera. Não se espera que algumas das sondas sobrevivam para percorrer toda a distância até a superfície do planeta, onde a temperatura atinge cerca de 475 graus centígrados e a pressão é 90 vezes maior que a pressão atmosférica na superfície da Terra.

Os dados fornecidos por uma nova espaçonave (SEASAT), a ser lançada em maio, beneficiarão diretamente os meteorologistas. Enquanto os satélites meteorológicos observam a chuva e as tormentas oceânicas, o "SEASAT" estudará os seguintes fenômenos: As mutações da superfície dos mares, a altura das ondas, os movimentos das correntes marinhas e a preamar e baixa-mar. A SEASAT observará os "icebergs" e, pelo radar, localizará depósitos de petróleo. Espera-se que os dados obtidos sejam úteis, não só para a meteorologia, mas, também, para a navegação mundial e a indústria pesqueira.

As temperaturas da superfície terrestre serão observadas pela Missão de Mapea-

mento de Capacidade Térmica (em inglês Heat Capacity Mapping Mission — HCMM). Os sensores da espaçonave medirão as temperaturas máximas da superfície, durante o dia, e as mínimas, à noite. Observando a forma pela qual as rochas, as árvores e o solo da superfície retêm ou perdem o calor solar, os cientistas esperam deduzir tipos de rochas, temperaturas das plantas indicativas de enfermidade ou tensão, ciclos d'água e umidade do solo, e, possivelmente, a situação dos recursos minerais. Os estudos relacionados com a temperatura servirão para localizar camadas de neve e os mananciais de água quente, bem como determinar a poluição térmica causada pelos homens.

O último dos novos programas será um observatório astronômico, denominado "explorador ultravioleta internacional". Esse observatório espacial, empreendimento de cooperação entre os cientistas e a indústria do Reino Unido, a Agência Espacial Européia e a NASA, visa a observar os objetos que geram, refletem ou emitem energia em luz ultravioleta, além da luz visível no espectro eletromagnético. Em geral, as estrelas, como o Sol, emitem energia, principalmente em luz ultravioleta, e são invisíveis em outro comprimento de onda. Outros objetivos do explorador ultravioleta serão as galáxias Seyfert, que contêm em seu núcleo de 1 000 a 10 000 milhões de estrelas, e o gás e a poeira interestelares, que absorvem e emitem luz estelar ultravioleta.

Na categoria internacional também se inclui o terceiro ISEE (em inglês, International Sun-Earth Explorer), Explorador Internacional Sol-Terra, que será lançado em julho. Esse explorador unir-se-á a outros dois similares que foram lançados em 1977. Cada espaçonave ficará localizada em um ponto diferente entre a Terra e o Sol, e permitirá estudar a relação de causa e efeito entre as atividades solares e os fenômenos magnéticos e gasosos no espaço exterior da Terra.

Se, de fato, houver, como alguns cientistas acreditam que haja, uma relação entre a atividade magnética solar e o clima da Terra, o ISEE poderá medir essa conexão. O programa é uma missão conjunta com a Agência Espacial Européia, e terá a participação dos seguintes países: Bélgica, Dinamarca, França, Espanha, Alemanha Ocidental, Itália, Holanda, Suíça e Reino Unido.

Finalmente, nos lançamentos de 1978 incluem-se o do terceiro satélite que es-

tuda os recursos terrestres (LANDSAT) e o do segundo HEAO — Laboratório Astronômico de Alta Energia, para a observação dos Raios-X e a radiação dos Raios-Gama. O HEAO-1, lançado em agosto de 1977, já observou o que os astrônomos acreditam ser o melhor candidato a um "buraco negro do Universo", uma estrela muito densa que não emite luz ou energia mas atrai para si mesma toda a matéria e radiação que a cercam.

No total, em 1978, a NASA estará

recolhendo informações de quatro planetas, inclusive a Terra. Quase simultaneamente com a chegada dos "Pioneers" a Vênus, em meados de dezembro, a espaçonave "VOYAGER-1", lançada em 1977, começará a fotografar Júpiter. Sua maior aproximação do planeta ocorrerá em março de 1979; em Marte, dois engenhos espaciais "Vikings" que se encontram na superfície do planeta, e mais dois em órbita, continuam a enviar informações sobre os ventos e o clima de planeta, observando a sua superfície.



DIA DA VITÓRIA

O Presidente Ernesto Geisel esteve no Rio dia 8 de maio, assistindo, no Monumento aos Mortos da Segunda Guerra, às comemorações do 33º Aniversário do Dia da Vitória, acompanhado do Vice-Presidente e dos três Minis-

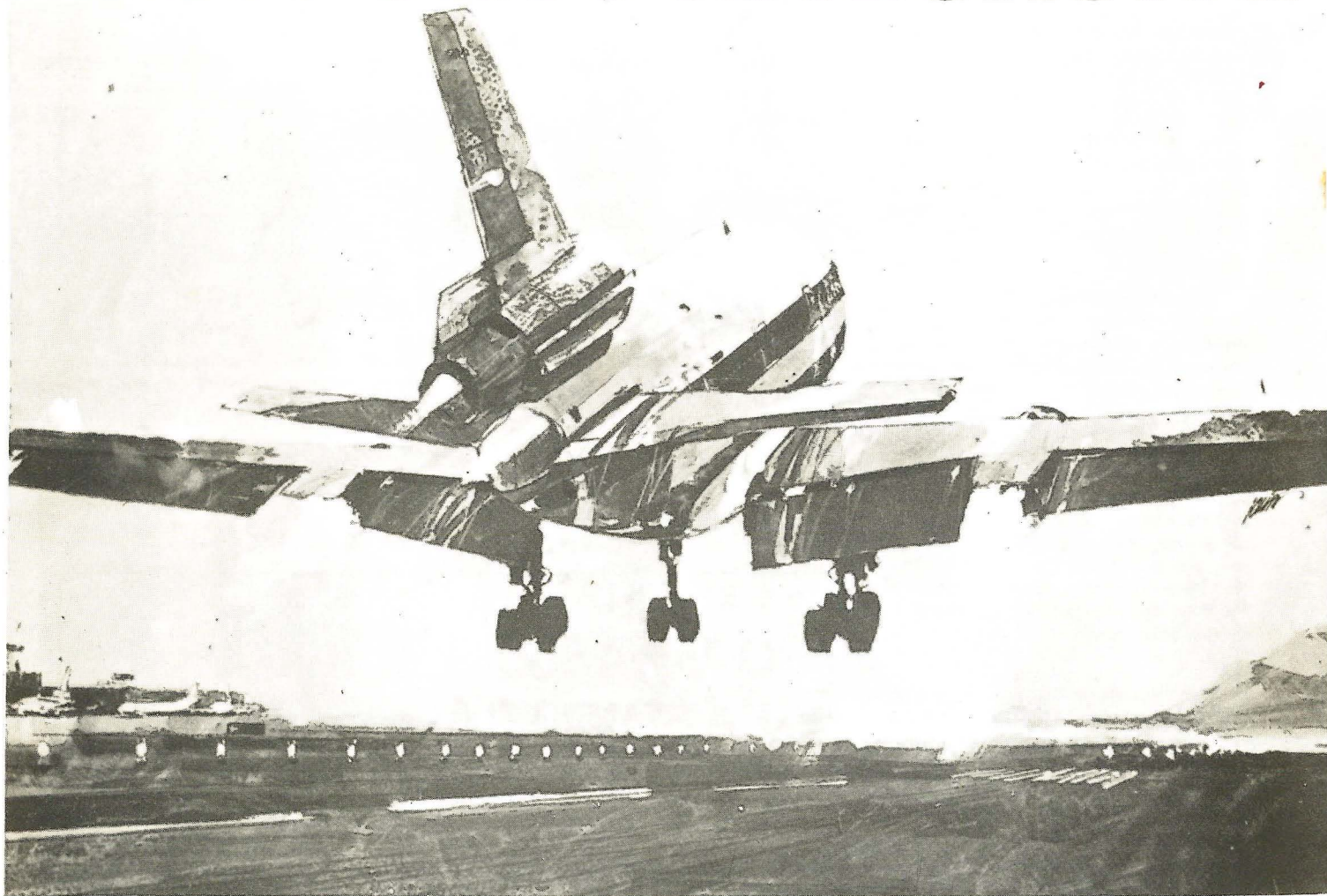
tros Militares.

Sob salva de 21 tiros de canhão, o Presidente Geisel cumprimentou autoridades, passou em revista a tropa e depositou uma coroa de flores no Mo-

numento. Depois assistiu ao desfile de ex-combatentes, militares do Exército, Marinha e Aeronáutica e integrantes da Marinha Mercante, Polícia Militar e Corpo de Bombeiros.

O flagrante que estampamos ao lado fixa o momento em que soldados das três Forças Armadas carregavam a coroa depositada pelo Presidente junto ao Monumento.

A ENGENHARIA BRASILEIRA VAI FAZER AEROPORTO NA EUROPA.



O Aeroporto do Funchal, na Ilha da Madeira, um dos principais centros turísticos da Europa, vai ser ampliado. Motivo: dotá-lo de novas instalações de pouso e decolagem e dos equipamentos necessários para dar às aeronaves condições perfeitas de segurança.

Uma tarefa gigantesca, envolvendo complexos problemas de engenharia. Tanto que, na concorrência aberta pelo governo português, participaram dezoito das maiores empresas mundiais especializadas em aeroportos, reunidas em consórcios de firmas da Alemanha, Estados Unidos, França, Inglaterra, Itália e Holanda.

E a vencedora: a Hidroservice - Engenharia de Projetos Ltda., uma empresa brasileira que nada fica a dever a suas congêneres internacionais, como provam as concorrências ganhas e pré-qualificações obtidas na Europa, África, América Latina e Oriente Médio.

Uma empresa cuja equipe conseguiu contestar o velho ditado de que santo de casa não faz milagre, implantando, em plena selva amazônica, o Aeroporto Internacional de Manaus e equipando o Rio de Janeiro com um dos mais modernos complexos aeroportuários do globo.

Esta mesma equipe, agora, atravessa o Atlântico para, liderando um consórcio com o escritório português Professor Engenheiro Edgar Cardoso, elaborar um projeto de engenharia da mais alta responsabilidade, atestando, pela confiança demonstrada pelos europeus em sua capacidade, que santo de casa faz milagres dentro e fora dela.

Basta conhecer o assunto. Como a HIDROSERVICE.

Planejamento - Projeto - Gerenciamento de Obras

HIDROSERVICE
Engenharia de Projetos Ltda.

Rua Afonso Celso, 235 - 04119 - São Paulo - Brasil
Telex (011) 23596 - Telefone - 549-3344 - Escritórios:
Brasília - Rio de Janeiro - Belo Horizonte - Salvador -
Recife - Belém - Porto Alegre - Quito - La Paz - Lagos.

O "FOUGA-90", EM PRODUÇÃO

O jato "Fouga-90", um aparelho de treinamento que utiliza duas turbinas Turbomeca Astafan, deverá ser apresentado na Exposição Aeronáutica de Farnborough, na Inglaterra, a ser realizada em setembro próximo.

Tendo em vista a grande procura de aeronaves desse tipo, a Aerospatiale decidiu iniciar a sua construção utilizando recursos próprios.

NOVOS "LYNX"

Quatro dos novos helicópteros "Lynx" do Exército Britânico sobrevoam a catedral de Salisbury, no sul da Inglaterra, durante uma série de intensivos testes de voo com base no vizinho Centro de Aviação do Exército, em Middle Wallop (Foto BNS).

PÁS DE FIBRA DE VIDRO

As vantagens técnicas das pás de rotor em fibra de vidro levaram a Boeing Vertol a consagrar 75% de sua capacidade de produção às pás desse tipo, até 1980, para emprego nos seus aparelhos encomendados pela Marinha e pelos Fuzileiros Navais.

Está prevista a substituição das pás antigas por pás de fibra de vidro em todos os helicópteros CH-46 "Sea Knight" da Marinha e dos Fuzileiros, por novas pás de fibra de vidro produzidas a partir de 1978.

MONITOR DE FENÔMENOS OCEÂNICOS

Desde o fim de junho, um satélite de pesquisas oceânicas gira em torno da Terra 14 vezes por dia, a 800 quilômetros de altura, colhendo dados de imenso valor para os navegantes, sobre tempestades em formação, para os pescadores, localizando boas zonas de pesca, para equipes de busca e salvamento e para a Ciência em geral.

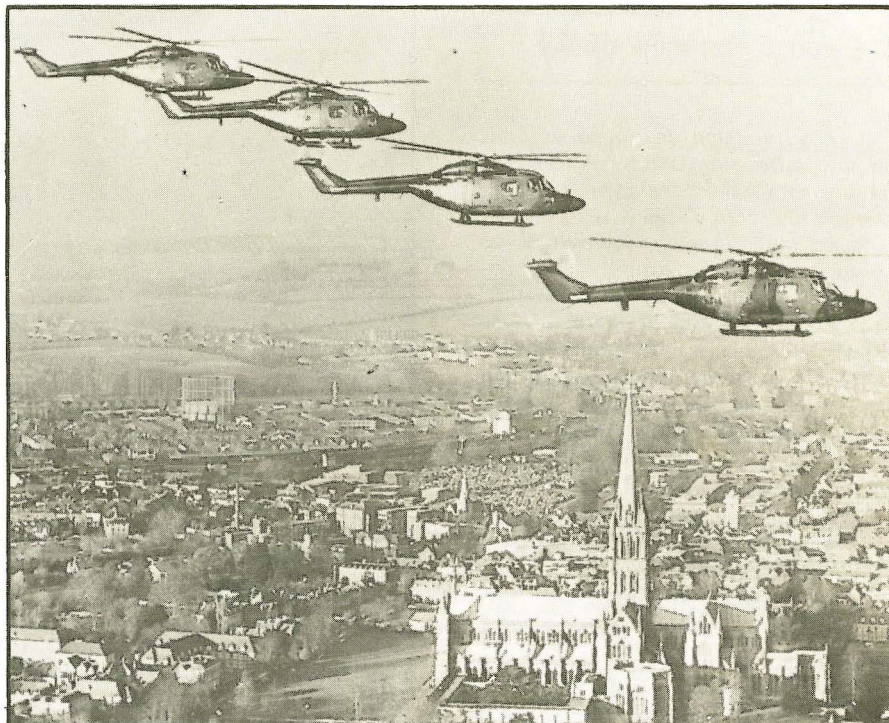
O monitor orbital oceânico recém-lançado é capaz de tomar a temperatura da água com erro máximo possível de dois graus centígrados. Mede a altura das ondas com tolerância de apenas um metro. Avalia a Velocidade dos

ventos dentro da faixa dos dois até os vinte e cinco metros por segundo. Detecta a perigosa presença de até pequeninos icebergs com 25 metros de área. Colhe, ainda, numerosas outras informações de grande interesse científico.

O satélite, denominado "Seasat A", foi desenhado e construído pela Lockheed Missiles & Space Company, de Sunnyvale, Califórnia, para a Administração, Nacional de Aeronáutica e Espaço, do Governo norte-americano. Mede 12,2 metros de comprimento, pesa 2 274 quilos e foi lançado no dia 26 de junho da Base Aérea de Vandenberg, na Califórnia.

Três quartas partes da superfície do globo terrestre são cobertas de água, mas apenas recentemente estão sendo destinados recursos e esforços realmente significativos ao estudo científico dessa vasta e importante área do nosso planeta. O "Seasat A" é experimental e pioneiro. Irá demonstrar, de forma prática, a conveniência e a possibilidade técnica de colocarem-se futuramente em órbita múltiplos satélites

NOTÍCIAS INTERNACIONAIS



4 Lynx sobrevoam a Catedral de Salisbury

formando um sistema integrado de pesquisas oceânicas, a cujo acervo de informações, sempre atualizadas, possam ter acesso instantâneo, navios, bases terrestres e instituições científicas.

RECORDE DO "LAMA"

Pela primeira vez, um helicóptero desceu, em voo em grande profundidade, no interior da cratera de um vulcão.

Essa performance ocorreu aos 24 de dezembro passado em El Salvador. Foi realizada pelo Coronel Trabanino, da Força Aérea daquele país, para socorrer cidadãos americanos, vítimas de um acidente no interior do vulcão "El Boquerón".

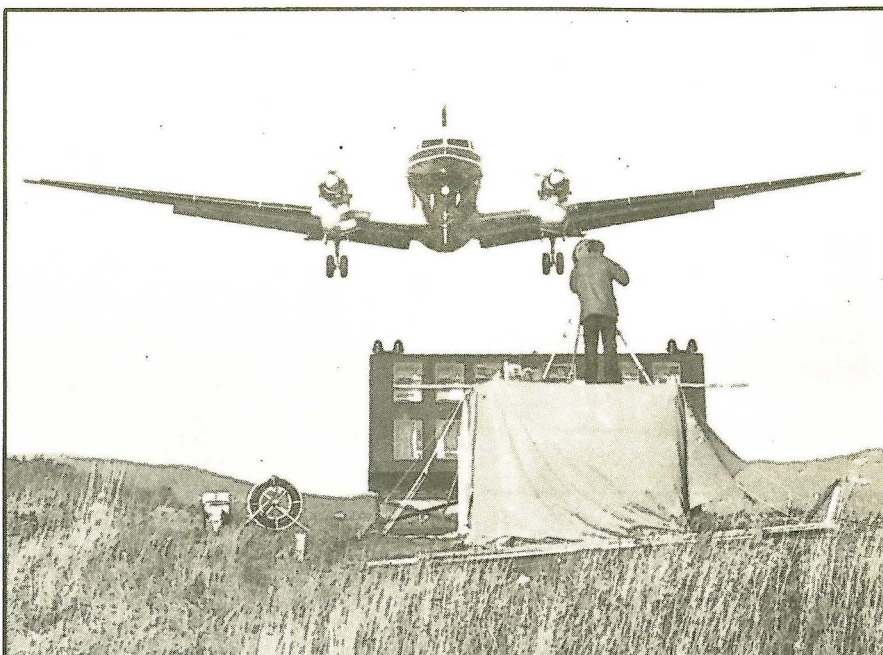
Com seu "Lama", o Coronel, por quatro vezes, desceu cerca de 600 metros de profundidade para salvar os acidentados.

O Tenente-Coronel Ramsdale, da Missão Militar Americana em El Salvador, que acompanhava o Coronel Trabanino, testemunhou esse salvamento

perigoso, esclarecendo que a pilotagem fora particularmente delicada, visto que as condições de iluminação no interior da cratera eram inteiramente nulas, embora a operação tivesse ocorrido em pleno dia.

POUSO POR MICROONDAS

O novo sistema de pouso por microondas Doppler (DMLS) da Grã Bretanha, está sendo testado em vários aeroportos, com vistas à sua possível adoção mundial em substituição ao atual sistema de pouso por instrumentos (ILS), na década de 1980. O DMLS, que é visto na foto no Aeroporto de Kjevik, Noruega, é um sistema de monitoração simples e eficiente que não requer instalações especiais, apenas alinhamento ótico (Foto BNS).

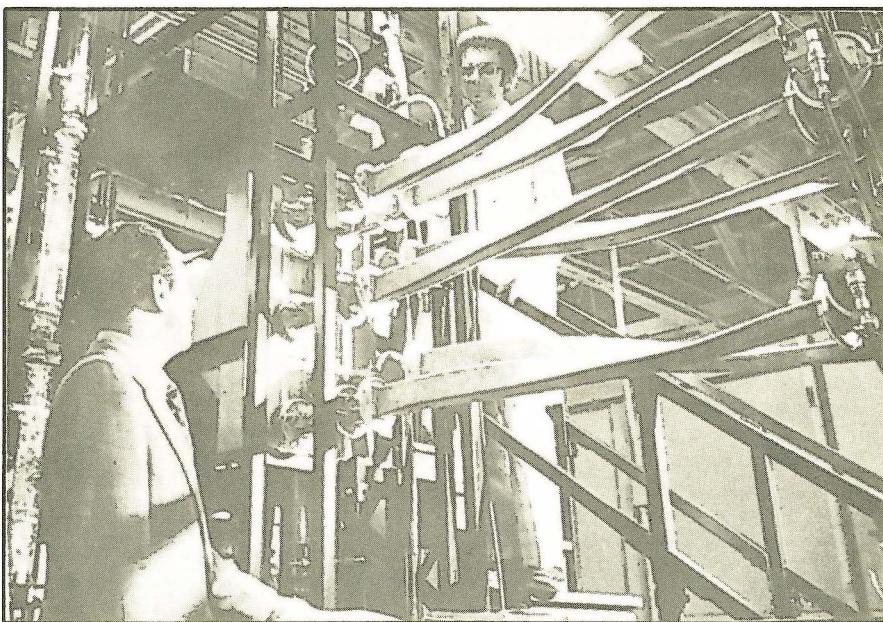


O DMLS no Aeroporto de Kjevik, Noruega

NOVO HELICÓPTERO DE ATAQUE

A Aerospatiale, através de sua Divisão de Helicópteros, e a firma alemã MBB estão estudando a possibilidade de realizarem em conjunto o projeto de um helicóptero anticarro da nova geração, capaz de satisfazer às necessidades técnicas das armas de terra das forças armadas francesas e alemãs, a partir do próximo decênio.

O projeto prevê que o helicóptero em estudos terá o nome de PAH-2 na Alemanha e HAC na França.



Equipamento construído pela Lockheed para remover a toxidez de resíduos orgânicos

MICROONDAS E LIXO

Químicos do laboratório da Lockheed Missiles & Space Company, em Palo Alto, Califórnia, demonstram, na foto ao lado, o equipamento construído por sua empresa mediante contrato com a Agência de Proteção do Ambiente, destinado a remover a toxidez dos mais diversos resíduos orgânicos. Em sua câmara de microondas, podem ser tratados, por hora, de quatro a catorze quilos de lixo industrial perigoso.

EUROSATELLITE

Três grandes sociedades engajadas nas atividades espaciais europeias,

SNIAS (Aerospatiale) francesa, MBB da Alemanha Federal e ETCA belga assinaram um acordo para a criação de uma filial comum destinada a promover os satélites de aplicação, especialmente de telecomunicação, o Eurosatellite.

NOVO MÍSSIL

A Aerospatiale acaba de revelar o sucesso do míssil AS-12, um engenho teleguiado destinado ao ataque de

objetivos terrestres, partindo de helicópteros, aviões de pouca velocidade ou patrulheiros. O míssil será dotado de um sistema visor ótico para emprego noturno, utilizando o sistema de "raio infravermelho".

Também o seu telecomandamento é efetuado por "infravermelho". As dimensões do míssil AS-12 são: Comprimento — 2,10 m, diâmetro — 0,22 m, envergadura — 0,62 m, peso de partida — 96 kg e alcance de 10 a 11 km.

O 5 000º F-4

O 5 000º F-4 Phantom, construído pela McDonnell Douglas, foi entregue dia 24 de maio último, em cerimônia realizada em St. Louis, em dependências daquela companhia, quando se comemorava o 20º aniversário do 1º voo do famoso avião de caça.

O Phantom F-4 realizou seu primeiro voo dia 27 de maio de 1958, no Aeroporto de Lambert, em St. Louis. Os primeiros aviões F-4 foram utilizados pela Marinha Americana e pelo Corpo de Fuzileiros Navais Americano. Depois foram também adquiridos pela Força Aérea Americana e por outros dez países.



O Phantom 5000º voando em formação com outro F-4E

M.E.L. EXIBE MADGE NO RIO

Um sistema avançado de pouso por meio de microondas, MADGE (Equipamento de Orientação Digital para Aeronaves por Meio de Microondas), programado para entrar em serviço auxiliando às plataformas de perfuração submarina no decorrer deste ano, foi exibido por MEL (Philips U.K.) em "Offshore Brazil", na Exposição Latino-Americana de Petróleo, Rio de Janeiro, de 27 a 30 de Junho de 1978.

O sistema, desenvolvido originalmente para preencher as necessidades militares das aeronaves de asas fixas e dos helicópteros, ganhou o concurso da OTAN para auxílio tático e portátil para o pouso das aeronaves. Chegou-se a um acordo para estabelecer um programa de certificação civil com a "United Kingdom Civil Aviation Authority", o equivalente britânico da FAA, para a entrada do MADGE em serviço no setor britânico do Mar do Norte, um dos lugares mais hostis do mundo para operações com helicópteros.

MADGE é apropriado para operações a bordo de plataformas submarinas de produção e exploração, campos de pouso convencionais em terra, lugares afastados no mato, montanhas, regiões desertas ou tundra, ou nos heliportos urbanos ao lado de grandes edifícios. Fornece ao piloto do helicóptero informação exata de auxílio de pouso, sob condições adversas de visibilidade, tais como nevoeiro, neve, granizo ou chuva forte, dia e noite.

A informação de orientação é apresentada num instrumento ILS padrão que fornece a direção do ângulo de aproximação e do localizador. Um outro instrumento de voo fornece informação precisa de distância-pouso com uma exatidão de ± 9 metros. Além disto, o instrumento inclui um indicador grosseiro de navegação que mostra a orientação aproximada do ângulo do azimute durante a fase inicial de aproximação. Isto permite que os helicópteros façam manobras de união de fei-

xe sem nenhuma restrição a distâncias curtas, médias e longas do ponto de pouso.

Em missão longe da costa, a característica especial de MADGE é o trajeto compensado de aproximação lateral, um dispositivo que orienta a aeronave ao longo de uma pista, a qual ultrapassa 200 metros do lado da plataforma, eliminando a possibilidade de uma colisão. Todos os outros procedimentos de aproximação atualmente usados orientam a aeronave na direção do que, freqüentemente, é o único obstáculo em grandes distâncias — a mesma plataforma.

As maiores vantagens do sistema incluem sua facilidade de instalação e manutenção, as quais produzem custos econômicos do período de vida útil. A efetividade dos custos operacionais é uma das características mais importantes do sistema MADGE.

MADGE é de grande utilidade para qualquer operação com helicópteros, como um auxílio de grande valor para manter a regularidade dos vãos sob condições intensificadas de segurança em todas as condições climáticas.

ESCOLA DE APERFEIÇOAMENTO E PREPARAÇÃO DA AER CIVIL

A Escola de Aperfeiçoamento e Preparação da Aeronáutica Civil — EAPAC — comemorou o 2º aniversário da inauguração de sua nova sede na Ilha do Governador.

Os cursos de: Piloto Privado de

Avião, Piloto Privado de Helicóptero, Piloto Comercial de Avião, Piloto Comercial de Helicóptero, Piloto Comercial Sênior e Certificado de Voo IFR são ministrados na EAPAC e se iniciam em 13 de março, 17º de julho e 27 de novembro, com a duração de 17 sema-

nas.

A EAPAC também forma Mecânicos, categorias I e II, em Equipamento Eletrônico, Estrutura de Avião e Helicóptero, Hidráulico, Instrumentos, Motores convencionais e a reação, Sistemas Elétricos e Hidráulicos.

O PEQUENO

1978



Mais de 495 Boeing 737 estão voando para cerca de 65 empresas em todo o mundo.

GIGANTE:

Década de 80

O Boeing 737 continuará a ser, na década de 80, o mais econômico jato na classe de 100 a 130 passageiros. Nenhum outro avião está sendo projetado para substituí-lo.

No mercado do transporte aéreo há várias oportunidades para o "Pequeno Gigante".

Primeira: companhias que já operam o 737 e que vão expandir suas frotas, visando ao aumento da participação em mercados de baixo tráfego, onde o aumento de frequências é, em alguns casos, importante. Há, também, grandes empresas no mundo inteiro que estão encomendando o 737 pela primeira vez, substituindo bi-reatores mais antigos e, assim, se preparando para atender aos mercados de 100 a 130 assentos nas décadas de 80 e 90.

Segunda: o mercado de vôos charter. Particularmente adequado ao 737, em função do seu tamanho, alcance e baixo custo de assento por quilômetro voado. Nossas previ-

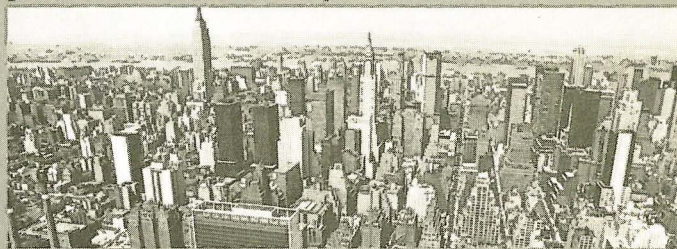


sões indicam que 72 milhões de passageiros serão transportados em vôos charter nos próximos 10 anos.

Terceira: o mercado de carga e passageiros, para o qual o 737-200C oferece várias configurações. Com sete "pallets" de 88" x 128", ou uma combinação de 10 passageiros com seis "pallets" de 88" x 108" ou, ainda, 76 passageiros com dois "pallets". Nas horas pico o "Pequeno Gigante" pode transportar 115 passageiros.

Quarta: os mercados ainda não servidos por jatos. O 737 é o meio prático e econômico para levar conforto e rápido transporte às cidades que, na década de 80, se transformarão em novos centros de negócios ou lazer.

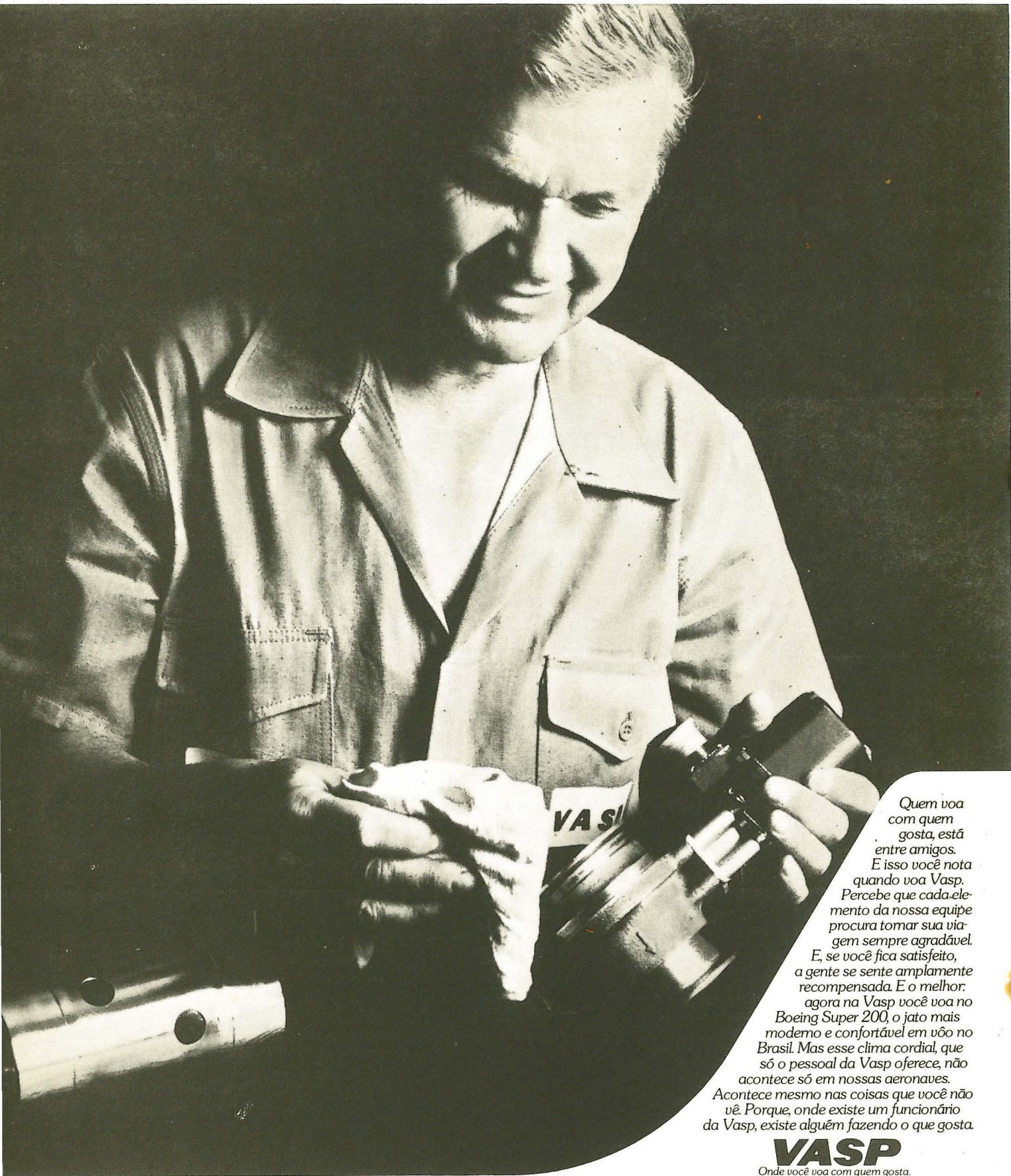
O 737 é um jato que vai a qualquer lugar. Pode operar nos grandes aeroportos; em pistas curtas de 3.700 pés ou no interior, onde as pistas ainda não são pavimentadas.



Este será um período muito dinâmico para o "Pequeno Gigante". O aumento do peso máximo permitirá que o 737 atinja 2.760 milhas com 115 passageiros, 800 milhas além do alcance relativo ao peso básico.

Nenhum outro avião na sua classe terá condições de competir com o Boeing 737 nos próximos 10 anos, e isto não é uma simples promessa. É um fato.

BOEING
Tornando o mundo menor



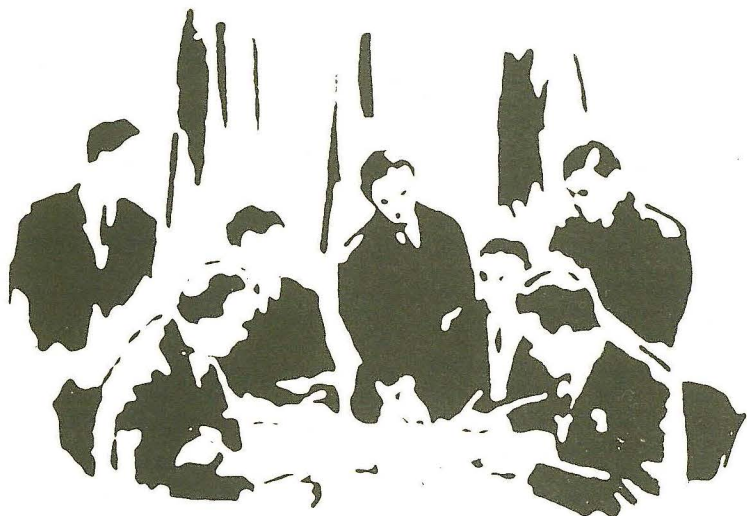
Quem voa
com quem
gosta, está
entre amigos.
E isso você nota
quando voa Vasp.
Percebe que cada ele-
mento da nossa equipe
procura tornar sua via-
gem sempre agradável.
E, se você fica satisfeito,
a gente se sente amplamente
recompensada. E o melhor:
agora na Vasp você voa no
Boeing Super 200, o jato mais
moderno e confortável em voo no
Brasil. Mas esse clima cordial, que
só o pessoal da Vasp oferece, não
acontece só em nossas aeronaves.
Acontece mesmo nas coisas que você não
vê. Porque, onde existe um funcionário
da Vasp, existe alguém fazendo o que gosta.

VASP

Onde você voa com quem gosta.

**Gente que gosta do que faz
só fica satisfeita com a perfeição
do que faz.**

AUTODISCIPLINA NA PUBLICIDADE



Maj Brig Ar LUIZ CARLOS ALIANDRO

"Os modernos meios de comunicação reúnem os homens do nosso tempo, como que em mesa redonda, para o convívio fraterno e a ação comum."

"Communio et Progressio"

Caminhamos para um mundo melhor.

Uma das provas de nossa evolução é o reclamo mundial pela obediência a princípios éticos na publicidade.

Tais reclamos partiram de diversas fontes, principalmente de organismos mundiais de classe que estabeleceram recomendações, diretrizes e códigos para o correto exercício da atividade publicitária.

A "Communio et Progressio" institui: "... os próprios agentes de publicidade

estabeleçam limites à sua ação, de tal modo que a venda de certos produtos não ofenda a dignidade humana e prejudique a comunidade."

À medida em que todas as categorias profissionais se autodisciplinarem, iremos alcançando melhores e mais simples condições de convívio humano.

Para o aviador, a autodisciplina é essencial, é garantia de sobrevivência e de sucesso e, por isso, ficamos entusiasmados com a aprovação do Código Brasileiro de Auto-regulamentação Publicitá-

ria, pelo III Congresso Brasileiro de Propaganda.

A legislação básica que rege a atividade publicitária no país (Código de Ética, incorporado à Lei nº 4.680 e seu Decreto regulamentar) foi complementada, de modo exemplar, pelo Código acima citado, a partir de uma conscientização para a necessidade da autodisciplina.

Atende ele a quatro pontos básicos:

"a — estabelece as regras éticas para a indústria publicitária;

- b — permite uma ação efetiva para antecipar a controvérsia;
- c — estabelece esquema de solução de queixas e disputas fora do apelo ao Poder Público;
- d — garante solução pronta, veloz e objetiva das queixas, das reclamações e das disputas." (Do Relator do ante-projeto).

julgamos que os consumidores, conhecendo as regras de comportamento dos publicitários, podem melhor defender-se de agressões, bem como podem contribuir para que obtenham sucesso os que conscientemente obedecem às regras e limitações auto-estabelecidas.

Procurando tornar mais conhecido tão importante trabalho, preparamos um extrato dos setenta e dois artigos do Código, pinçando e resumindo os que nos pareceram mais significativos.

É uma homenagem modesta aos homens da publicidade.

Mauro Salles afirmou: — "Defendi para nós o caminho de Auto-Regulamentação, certo que ele representava não só uma resposta às nossas necessidades, mas um exemplo a outros setores da vida brasileira que enfrentam problemas semelhantes e que, ao invés de procurar resolvê-los dentro de casa, se postam inertes à espera das diretrizes oficiais, das leis, dos regulamentos.

São setores que acreditam pouco na necessidade da disciplina de suas atividades em benefício da coletividade. Ao contrário, esperam que baixe a mão oficial para terem uma desculpa para suas queixas e lamentações, e permanecerem como Pilatos modernos da sociedade que estamos construindo.

A comunidade dos anúncios, a indústria da propaganda, já tinha muitas das suas áreas disciplinadas por leis e regulamentos. Tomamos consciência, porém, de que ao anúncio não bastava aderir a princípios e a regras, mas que era preciso fazê-lo responder a compromissos éticos, a acordos morais que elejam no bem comum uma força maior do que o interesse mercantil." (Conferência no Encerramento do III Congresso Brasileiro de Propaganda).

EXTRATO DO CÓDIGO

Artigo 1 — Todo anúncio deve ser respeitador e conformar-se às leis do País; deve, ainda, ser honesto e verdadeiro.

Artigo 8 — O principal objetivo deste Código é a regulamentação das normas éticas aplicáveis à publicidade comercial, assim entendida como toda atividade destinada a estimular o consumo de bens e serviços, bem como promover instituições, conceitos ou idéias.

Artigo 15 — Os padrões éticos de conduta estabelecidos neste Código devem ser respeitados por quantos estão envolvidos na atividade publicitária, sejam Anunciantes, Agências de Publicidade, Veículos de Divulgação, sejam Publicitários, Jornalistas e outros profissionais de comunicação participantes do processo publicitário.

Artigo 16 — Embora concebido essencialmente como instrumento de autodisciplina da atividade publicitária, este Código é também destinado ao uso das Autoridades e tribunais como documento de referência e fonte subsidiária no contexto da legislação da propaganda e de outras leis, decretos, portarias, normas ou instruções que direta ou indiretamente afetem ou sejam afetadas pelo assunto.

Artigo 17 — Ao aferir a conformidade de uma campanha ou anúncio aos termos deste Código, o teste primordial deve ser o impacto provável do anúncio, como um todo, sobre aqueles que irão vê-lo ou ouvi-lo. A partir dessa análise global é que se examinará detalhadamente cada parte do conteúdo visual ou oral do anúncio, bem como a natureza do meio utilizado para sua veiculação.

Artigo 19 — Toda atividade publicitária deve caracterizar-se pelo respeito à dignidade da pessoa humana, à intimidade, ao interesse social, às instituições e símbolos nacionais, às autoridades constituídas e ao núcleo familiar.

Artigo 20 — Nenhum anúncio deve favorecer ou estimular qualquer espécie de ofensa ou discriminação racial, social, política, religiosa ou de nacionalidade.

Artigo 21 — Os anúncios não devem conter nada que possa induzir a atividades criminosas ou ilegais — ou que pareça favorecer, enaltecer ou estimular tais atividades.

Artigo 22 — Os anúncios não devem conter afirmações ou apresentações visuais ou auditivas que ofendam os padrões de decência que prevaleçam entre aqueles que a publicidade poderá atingir.

Artigo 23 — Os anúncios devem ser realizados de forma a não abusar da confian-

ça do consumidor, não explorar sua falta de experiência ou de conhecimento e não se beneficiar de sua credulidade.

Artigo 24 — Os anúncios não devem apoiar-se no medo sem que haja motivo socialmente relevante ou razão plausível.

Artigo 25 — Os anúncios não devem explorar qualquer espécie de superstição.

Artigo 26 — Os anúncios não devem conter nada que possa conduzir à violência.

Artigo 27 — O anúncio deve conter uma apresentação verdadeira do produto oferecido.

Artigo 28 — O anúncio deve ser claramente distinguido como tal, seja qual for a sua forma ou seu meio de veiculação.

Artigo 32 — A publicidade comparativa será aceita, contanto que respeite os seguintes princípios e limites:

- a) seu objetivo maior seja o esclarecimento, se não mesmo a defesa do consumidor;
- c) a comparação alegada seja passível de comprovação.

Artigo 33 — Este Código condena os anúncios que:

- a) manifestem descaso pela segurança, sobretudo quando neles figurarem jovens e crianças, ou quando a estes for endereçada a mensagem;
- b) estimulem o uso perigoso do produto oferecido;
- c) deixem de mencionar cuidados especiais para a prevenção de acidentes, quando tais cuidados forem essenciais ao uso do produto.

Artigo 34 — Este Código condena a publicidade que:

- a) faça uso de imagens ou citações de pessoas vivas, a menos que tenha sido obtida sua prévia e expressa autorização;
- c) revele desrespeito à dignidade da pessoa humana e à instituição da família;
- d) desrespeite a propriedade privada e seus limites.

ARTIGO 36 — Serão vigorosamente combatidos os anúncios que direta ou indiretamente estimulem:

- a) a poluição do ar, das águas, das matas e dos demais recursos naturais;
- b) a poluição do ambiente urbano;
- c) a depredação da fauna, da flora e dos demais recursos naturais;
- d) a poluição visual dos campos e da cidade;
- e) a poluição sonora;
- f) o desperdício de recursos naturais.

Artigo 37 — No anúncio dirigido à criança e ao jovem.

- b) respeitar-se-á especialmente a ingenuidade e a credulidade, a inexperiência e o sentimento de lealdade dos menores;
- c) não se ofenderá moralmente o menor;
- d) não se admitirá que o anúncio torne implícita uma inferioridade do menor, caso este não consuma o produto oferecido;
- e) não se permitirá que a influência do menor, estimulada pelo anúncio, leve-o a constranger seus responsáveis ou importunar terceiros, ou o arraste a uma posição socialmente condenável;
- f) o uso de menores em anúncios obedecerá sempre a cuidados especiais que evitem distorções psicológicas nos modelos e impeçam a promoção de comportamentos socialmente condenáveis;
- g) qualquer situação publicitária que envolva a presença de menores deve ter a segurança como primeira preocupação e as boas maneiras como segunda preocupação.

Artigo 40 — É condenado o uso desrespeitoso da música folclórica, dos folgueiros e temas populares que constituem parte integrante do patrimônio cultural do País.

Artigo 45 — A responsabilidade pela observância das normas de conduta estabelecidas neste Código cabe ao Anunciador e à sua Agência, bem como ao Veículo.

- d) 1 — deverá o Veículo recusar sem vacilação os anúncios atentatórios à moral e aos bons costumes;

- d) 1 — poderá o Veículo recusar, ainda, anúncios que firam sua linha editorial e jornalística.

Artigo 46 — Os diretores e qualquer pessoa empregada numa firma, companhia ou instituição, que tomem parte no planejamento, criação, execução e veiculação de um anúncio respondem, perante as normas deste Código, na medida de seus respectivos poderes decisórios.

Artigo 49 — Nenhum Anunciante, Agência, Editor, proprietário ou agente de um Veículo publicitário deve promover a publicação de qualquer anúncio que tenha sido reprovado pela Comissão Nacional de Auto-Regulamentação criada para o funcionamento deste Código.

Artigo 44 — Pela sua importância econômica ou social, pelo seu volume, pelas suas repercussões no indivíduo ou na sociedade, determinadas categorias de anúncios devem estar sujeitas a cuidados especiais e regras específicas, além das normas gerais previstas neste Código. Essas regras específicas figuram mais adiante como "Anexos" a este Código e, em alguns casos, resultaram da valiosa colaboração de Associações de Classe que prontamente se identificaram com o espírito do presente Código.

Anexo A — Bebidas Alcoólicas

2 — Os anúncios não deverão ser diretamente endereçados aos jovens nem, tampouco, encorajá-los a beber. Qualquer pessoa que apareça bebendo, em um anúncio, deve obviamente ser de maior idade.

3 — A propaganda não deve tornar a bebida um desafio, nem, tampouco, menosprezar aqueles que não bebem.

6 — As situações apresentadas na propaganda jamais devem associar positivamente a bebida com a direção de veículos automotores.

7 — Os anúncios não devem encorajar o consumo excessivo ou irresponsável, nem induzir ao consumo em locais ou situações ilegais, perigosas, impróprias ou socialmente condenáveis.

8 — Nenhum anúncio deve ser inserido em qualquer veículo dirigido basicamente a menores de idade.

9 — Na publicidade pela Televisão, os Comerciais só serão transmitidos nos horários que vão das 21 às 6 horas.

ANEXO J — Produtos de Fumo

No anúncio de fumo:

1 — Não se sugerirá que os produtos transfiram ou proporcionem ao consumidor qualquer potência em força anormal.

2 — Não se admitirá a promoção de consumo exagerado ou irresponsável.

3 — Não se sugerirá ou induzirá o consumo em locais ou situações ilegais ou perigosas.

4 — Não se fará qualquer apelo direto a menores de idade, nem se utilizarão modelos de menor idade.

5 — Nenhum anúncio deve ser inserido em qualquer veículo dirigido basicamente a menores de idade.

6 — Na publicidade pela Televisão, os comerciais só serão transmitidos das 21 às 6 horas.



É, ainda, de Mauro Salles: — "O Código aí está. Temos que fazê-lo funcionar, se queremos que sobreviva a indústria da propaganda como força positiva aos olhos da comunidade. Ou vamos deixá-lo de lado, se, ao contrário, pretendemos ficar à margem, esperando que o Poder Público, atendendo então aos reclamos da opinião, venha sobre nós para ditar, até o último milímetro, o último parafuso, as regras que governarão a nossa atividade.

Preparemo-nos, neste caso, para produzir uma publicidade menos eficaz, mais restrita, mais tolhida, e que, além do mais, terá que arcar com os custos da regulamentação oficial, sempre mais cara e menos eficiente que qualquer processo de autocontrole."

A "Communio et Progressio", em seu último parágrafo: "O Povo de Deus caminha na História. Chamado a comunicar ou a receber comunicação, olha com confiança e até entusiasmo para o futuro e para as promessas que uma idade espacial de comunicação lhe pode oferecer."

A autodisciplina é prática fundamental do estilo democrático de vida, ideal de todos nós. Modelares nesse sentido são os preceitos que regem a publicidade, cuja divulgação consideramos por isso oportuna e proveitosa.

O petróleo é nosso.



É bom mesmo que fiquemos atentos a isso.

O petróleo é deles também. Tem que chegar ao tempo deles.

Qualquer economia que cada um de nós consiga fazer uma simples gota que cada um de nós consiga poupar por dia, se multiplicará na garantia do combustível de amanhã.

Combustível deles.

**Quem pensa respeita os 80.
Economize gasolina.**



Para compensar os desníveis dos vencimentos dos militares com a realidade do mercado de trabalho, o Governo vem concedendo vantagens específicas aos militares da ativa. Estas gratificações, vistas de modo parcelado, são justas e até parcimoniosas, mas no seu conjunto desvirtuaram completamente o espírito do antigo Código de Vencimentos dos Militares. Isto porque o soldo que há anos representava 2/3 dos vencimentos, atualmente só participa com 1/3. Como consequência, o cálculo dos proventos da reserva sofreu grande baixa; seu nível médio que era 10 a 20 por cento inferior ao do mesmo posto na ativa, caiu para 40 a 60 por cento. Viver exclusivamente dos proventos da inatividade tornou-se uma dificuldade. Esse problema não atinge especificamente à Reserva; mesmo os que estão na ativa ficam obrigados a ter um olho na caserna e outro num possível emprego civil; só assim terão condições dignas de sustento, quando passarem para a reserva. Na Aeronáutica, essa preocupação chegou a obrigar a publicação de um aviso, proibindo aos militares, transferidos para a reserva, o emprego, numa carência de dois anos, em empresas ligadas ao Ministério. Foi uma forma de aliviar as pressões daqueles que tinham de deixar o serviço das armas. Entretanto, essa não é uma preocupação exclusiva dos veteranos próximos da reforma; mesmo os iniciantes, ao ingressarem nas academias militares, já a têm. Isso é patente nas palavras que ouvi, certa vez, de um senhor: "Meu filho escolheu comunicações na AMAN. Assim será mais fácil de arranjar um emprego, quando passar para a reserva." Não é difícil concluir como essa visão influirá no desempenho profissional, ainda mais considerando que esse rapaz passará à reserva daqui a 30 anos.

Algumas pessoas do povo, quando vêem um oficial inativo, na meia idade, comentam: "Que felizardo, pode ir para casa ainda com saúde, enquanto nós só nos aposentamos depois de velhos". Esse conceito decorre da desinformação que existe da carreira militar. Na verdade, o tempo de aposentadoria do civil é igual ao do militar, e, se alguns oficiais são transferidos para a reserva antes, deve-se a decorrência de imperativos legais e não da vontade dos mesmos; são a compulsória, que tem um limite de idade para cada posto, e a cota compulsória (na gíria expulsória) que exige em cada posto determinado número de vagas (ou cabeças) por ano. Esta é a razão pela qual muitos oficiais, no início da casa dos 50 e até mesmo na dos 40, têm de deixar a ativa, independente de sua vontade. Isto porque ser transferido para a reserva com proventos proporcionais ao tempo de

PROVENTOS DA INATIVIDADE

Ten Cel Int Aer Aldo Alvim de Rezende Chaves

serviço implica numa redução de 60 por cento de sua renda mensal; mesmo que receba o soldo integral, o caso daqueles que têm mais de 30 anos de serviço ou amparados em leis especiais (Medalha de Guerra ou acidente de serviço), o corte de vencimentos será, por baixo, em 40 por cento. Esta é a razão principal das pressões dos militares da reserva em busca de um emprego civil; entretanto, obtê-lo não é fácil. A maioria dos conhecimentos adquiridos na caserna são especializados e não ajudam muito como "back-ground" na vida civil, além do mais, começar uma nova carreira na meia idade, concorrendo com jovens na casa dos vinte anos, é realmente uma coisa dramática. Alguns, que dispõem de bons contatos políticos, conseguem nomeações para grandes empresas do Estado, como Petrobrás, Itaipu, Telebrás, etc; seus nomes, constantemente repetidos nos jornais, fazem com que surja a idéia deformada do público de que todos os militares estão bem situados em ótimos empregos. Na realidade, a maioria dos oficiais da reserva tem de lutar para sobreviver e isto inclui a corrida para toda a sorte de empregos. Muitos desses empregos, que seriam desprezados antes do seus ingressos na carreira das armas, como propagandistas, vendedores de livros, de carros e outros serviços no comércio, são disputados com empenho.

Todos que escolhem a carreira militar sabem que é uma profissão de abnegação e limitação financeira. É sabido que o militar da ativa não tem residência fixa, servindo, por períodos variáveis, em todo o Território Nacional. "Andar de malas nas costas" — como diz a gíria militar — é um sacrifício à família. Viver dois, três ou quatro anos numa cidade, fazer relacionamentos, amigos e de repente ser transferido, e nunca mais ver aquelas pessoas, é algo que traumatiza bastante o espírito. Todos os militares de carreira já experimentaram essa frustração e a aceitam estoicamente; sabem, também, que seus vencimentos são menores que os do mercado de trabalho; que um piloto da Aviação Comercial ganha mais que um da FAB. O que é difícil aceitar é que,

ao encerrar uma vida de trabalho dedicada ao serviço das armas, se aposentem praticamente com metade do que ganhavam na ativa. Não se compreende por que as gratificações da ativa não são todas incorporadas à reserva. Na verdade, só deviam ser excluídas da incorporação nos proventos da reserva as vantagens que representem indenizações específicas de despesas reais, como ajuda para uniformes, ajuda de custo para transferências, rações e diárias fora de sede; as demais devem ser incorporadas aos proventos da inatividade, não só como questão de ética como de direito.

A insegurança na continuidade dos vencimentos da ativa/reserva foi base da histórica Questão Militar, quando o marquês de Paranaguá apresentou em 1883, ao Senado do Império, um anteprojeto de lei modificando as condições de vencimentos dos militares que deixassem o serviço das armas. O projeto logo deixou de ser visto como uma questão de economia doméstica do soldado, para transformar-se num problema de honra de toda a classe. Entendia-se que aquele que não fosse subserviente aos políticos seria transferido à reserva com vencimentos reduzidos. Contestações, inicialmente lideradas pelo Ten Cel Sena Madureira, logo se alastraram como um estopim por toda a tropa.

As nossas Forças Armadas estão atualmente bastante amadurecidas para não deixar que coisas como a questão militar as envolvam com finalidade política. Entretanto, é óbvio que a situação dos desníveis dos vencimentos da reserva e da ativa já influem na escolha da carreira militar. Embora as academias militares sejam procuradas por todas as classes, nota-se uma contínua redução percentual dos candidatos originários da classe média, e tem sido a maioria dos militares de classe média que, no decorrer das crises políticas, tem negado afirmação a movimentos de extrema esquerda ou extrema direita. Entretanto, o crescente afastamento da classe média das academias militares pode inverter futuramente essa posição.

Brig do Ar LAURO NEY MENEZES

A CARGA AÉREA: um gigante adormecido... que desperta

Parece não haver discordância entre os "experts" da indústria do transporte aéreo: depois de ter sido uma atividade secundária da Aviação Comercial, o **frete aéreo** constituirá — a curto prazo — a principal fonte de recursos para as empresas de transporte. Seu crescimento tem sido de tal forma prodigioso (expresso em toneladas-quilômetros) que não é difícil afirmar que igualará, ou superará, o tráfego de passageiros até 1980.

Durante muito tempo o transporte aéreo foi visto como uma atividade, na indústria de transportes em geral, que aceitava apenas cargas especiais: passageiros, carga perecível, volumes de pequena cubagem e peso relativo, itens de alto valor ou de elevada fragilidade, de manuseio delicado ou de trânsito rápido.

Além disso, a exploração econômica do transporte aéreo para a carga em grande escala, sempre foi tida como "exigência de rico" ou seja, cara e sofisticada.

A explosão de tráfego aéreo no mundo, no pós guerras, exigiu um aumento extremamente rápido das frotas que compeliu à inversão de grandes capitais na aquisição de aeronaves e equipamento auxiliar, assim como ao desenvolvimento de uma infra-estrutura técnico-administrativa adequada à demanda.

Mesmo considerando que o tráfego aéreo mundial aumenta continuamente, há que convir que, em uma fase áurea,

seu "boom" ultrapassou completamente os parâmetros econômicos empregados para a medida de seu crescimento.

Hoje, vivendo em mais de três décadas de continuada atividade, a mensuração desse crescimento já pode ser realizada em termos mais honestos e reais. Entretanto, os investimentos fixos vinculados à indústria de transporte aéreo já estavam feitos: estávamos na era dos grandes jatos. Admitir uma redução nessa taxa de crescimento (aumentada inicialmente, como vimos) significaria um **aumento** do custo operacional por força de **redução** na produtividade do equipamento já em serviço. Conduziria, também, a um recesso na produção da própria indústria aeronáutica, pela diminuição de encomendas.

O frete aéreo: atualidade e prognósticos

Baseado nos dados estatísticos da ICAO, o frete aéreo aumentou, no transcurso dos últimos dez anos, na razão de 19% ao ano, passando de 2,1 bilhões de t/km em 1960 para mais de 10 bilhões em 1970! Somente em 1965 a progressão atingiu **26,7%** em consequência de certas reduções de tarifas, vindo a situar-se entre 12 a 21,5% nos anos antecedentes e seguintes a 1965, para atingir, novamente, a impressionante taxa de crescimento de 23,7% em 1969! Pode-se mesmo dizer que nenhum outro setor de atividade econômica conheceu

O Boeing 747 tem capacidade para transportar até 100 toneladas de carga



desenvolvimento comparável em período de tão curta duração!!!

Nas rotas do Atlântico Sul, o valor anual do frete aéreo chegará a 500 milhões de dólares até 1980, de acordo com as estimativas da DAC e ICAO.

Mesmo assim, apenas 0,05% de todo o tipo de carga movimentada no mundo o é feito via aérea! O que, significativamente, quer dizer que é uma atividade "levemente tocada", em termos econômicos... Mas plena de potencialidades a explorar!

Tendo nascido como atividade "tapa-buraco", o frete aéreo representou, durante muito tempo, uma forma de utilizar o "excedente" da capacidade de transporte das grandes aeronaves postas em serviço na década passada. À medida em que cresceu na taxa já mencionada, compeliu as grandes empresas do mundo a realizarem estudos de viabilidade e de mercado, a fim de que se obtivessem os novos parâmetros para tal atividade, a partir de 1980. Foi daí que, para permitir os grandes investimentos então feitos, a BOEING adotou a taxa de aumento de 4,5 vezes sobre o valor de 1969, a LOCKHEED, a GENERAL ELECTRIC e a PRATT-WHITNEY adotaram o valor de 6 vezes, enquanto a IATA e a MCDONNELL-DOUGLAS aceitaram 7 a 8 vezes!

Nessas circunstâncias foi, provavelmente, a própria indústria aeronáutica quem primeiro visualizou a possibilidade de criar um novo mercado para seus produtos, através de um tipo de operação que assegurasse maior utilização das frotas aéreas a jato das empresas, com uma conseqüente redução de custos gerais.

Daí provêm as soluções técnicas de: reforçamento dos pisos das aeronaves, rápida convertibilidade para carga/passageiros e vice-versa, sistemas rolantes internos para carregamento, compartimentagem, etc. Em seguida vieram a "paletização", a "containerização" e, principalmente, o aparecimento das aeronaves de grande cubagem interna (os "wide-bodies"), permitindo uma nova fase na aviação mundial de transporte.

A tal ponto já caminhamos nesse domínio que, hoje, a AIRBUS INDUSTRIE e a AEROSPATIALE européias, p. ex., chegaram a mobilizar **permanentemente** os Super-Guppy, para movimentar os componentes de produção multinacional dos seus CONCORDE e A-300 B, componentes esses que correspondem a **fuselagens completas** de uma aeronave com capacidade de 250/300 passageiros, asas montadas, etc, negando totalmente os conceitos antes esposados quanto à aplicabilidade do transporte aéreo das grandes cargas.

A Lufthansa, após um amplo estudo de mercado, aceitou o risco e colocou em operação, no Atlântico Norte, o Boeing 747F, com 100 t de capacidade de carga e transportando volumes com até 50m de comprimento, obtendo com isso um aumento de movimentação de frete na faixa dos 26%!

Mas não foi sem ônus que essa nova mensagem foi transferida, pois, enquanto para alguns a carga aérea é um "gigante adormecido", para os organismos internacionais de aviação civil e transporte é uma "cinderela"...

Sem uma orientação clara da "marketing", a carga aérea hoje enfrenta a falta de idéias, conceitos, sistemática, pioneiros e... coragem.

De qualquer forma, os resultados esperados para 1980 serão sempre animadores, e isso está retratado em uma análise da situação econômica do frete aéreo no mundo, feita pela IATA (International Air Transport Association), de onde extraímos que:

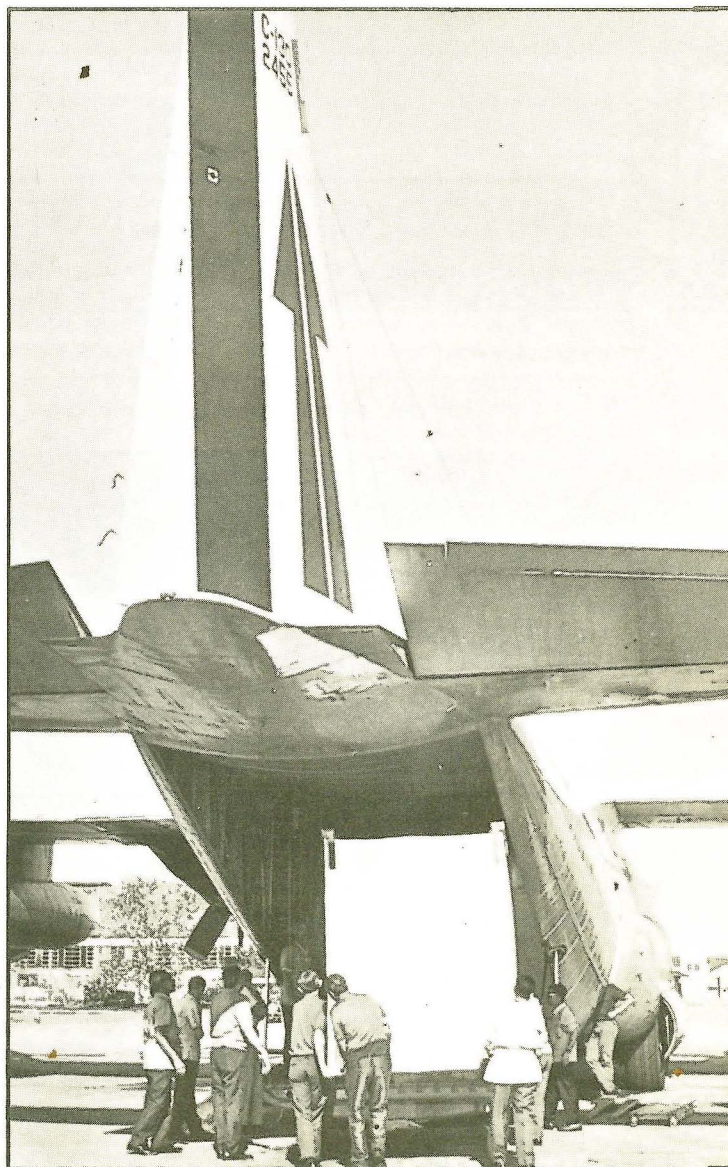
- o mercado do frete contribui de maneira indiscutível para a rentabilidade do transporte aéreo;
- a utilização dos novos tipos de avião-transporte de

grande capacidade permitirá uma redução de custos nas etapas longas, o que poderá não ocorrer em etapas curtas;

- os custos de manutenção e estocagem da carga aérea no solo aumentam sem cessar, sendo inadiável encontrar processos que permitam corrigir tal situação;
- os remetentes da carga deverão fazer frente ao pagamento integral dos serviços acessórios fornecidos pelas empresas de transporte aéreo.

A SITUAÇÃO BRASILEIRA

Por algum tempo, as Empresas brasileiras de transporte aéreo mantiveram, em suas frotas, aeronaves de cubagem elevada que permitiam movimentar grandes volumes via aérea. Cremos que ainda não estão totalmente esquecidos os "velhos" C-46 Commander e os C-82 "Vagão-Voador". Até mesmo alguns B-24 "Liberator" andaram circulando em nossas aerovias...



O C-130 — Hércules da FAB

Entretanto, o súbito desenvolvimento de nosso transporte de superfície "furtou" todos os clientes das Empresas e fez com que o interesse, nessa atividade, tendesse para zero.

Ao mesmo tempo, a aviação comercial penetrava naquela fase áurea antes mencionada, onde a preocupação-primeira passou a ser o passageiro. Que, além de subitamente aparecer às centenas de milhares, passou a ser um cliente mais exigente e sofisticado... Foi a época do lema "o passageiro reclama e a carga é muda" ...

O transporte de carga resumiu-se, então, ao agenciamento de pequenos volumes, encomendas, malotes, etc. Desapareceram os "FNM aéreos" no Brasil.

Hoje em dia, a atividade da carga "bulk" resume-se nas ligações internacionais. As grandes exportações de calçados brasileiros para os USA, por exemplo, foram todas realizadas via-aérea.

E, para que não se pense que ela tem sido uma "pequena fatia" no bolo da receita das Empresas, basta analisar o Relatório Anual da VARIG para o ano de 1971. Nele está evidenciado um crescimento de 209% no transporte de carga, no período de 1966 a 1970!

No terreno doméstico, a FAB tem absorvido as solicitações (governamentais) de transporte de carga pesada e ultrapassada com seus C-130 Hércules, C-119 Vagão-Voador e C-115 Buffalo.

Para o atendimento da demanda extragovernamental já instalada, uma possível solução intermediária (até que a infra-estrutura empresarial e a sistemática de "marketing" estejam em condições operacionais) será a execução da tarefa através de um "mixing" de passageiros e carga, nas linhas domésticas, em aeronaves que assim o permitam.

No que tange às ações governamentais, a INFRAERO implantou uma série de terminais de carga que atendem a todos os requisitos modernos, completando a infra-estrutura aeroportuária que limitava a atividade dirigida ao frete aéreo. Agora é fazer funcionar o sistema...

Cabe então analisar até quando a iniciativa privada brasileira poderá manter-se **sem** a possibilidade de acesso a esse tipo de transporte. A integração na Amazônia e os respectivos surtos de implantação de rodovias, as obras hidroelétricas, as refinarias e indústrias pesadas em breve lançarão seu desafio... se já não o lançaram. E às Empresas urge enfrentar esse desafio com idéias, projetos pioneiros e... coragem. Antes que **importemos** soluções e executantes para colher os frutos que são nossos. Só nossos.

De qualquer forma, podemos, com certeza, imaginar existirem divergências quanto ao exato **tamanho** do gigante e a **hora** provável que acordará, mas ninguém discordará de que é um "gigante e que ele já está mais do que em condições de despertar".

"CHINOOK" NO CONGRESSO OFFSHORE

Extremamente flexível, o "Chinook", helicóptero sensação do Congresso Offshore Brasil — Exposição Latino-americana de Petróleo, fabricado

pela Boeing Vertol Company, pode pousar na água, sem que seja preciso nenhum equipamento ou tratamento corrosivo especial.

O Ministro Shigeaki Ueki visita o Stand da Boeing Vertol. A seu lado o Sr. Jean Duvivier, diretor daquela companhia



Durante demonstração feita no Brasil, em 1975, o "Chinook" pousou no Rio Amazonas 22 vezes, realizando um trabalho na selva amazônica, onde, em apenas um dia, adiantou o deslocamento de uma sonda em cerca de quatro semanas.

Em outro serviço que efetuou para a Força Aérea Brasileira, em São Félix do Xingu, sul de Belém, trabalhando durante quatro dias, construiu um novo campo de pouso que, por métodos normais, levaria cerca de um ano para ser feito.

Geralmente equipado com um gancho externo, os novos modelos comerciais do "Chinook" podem trazer até três ganchos, transportando um limite máximo de 12 toneladas. Um bom exemplo de sua capacidade foi o vôo que realizou entre Cruzeiro do Sul e Tarauacá, no Acre, quando transportou um jipe e uma caminhonete dentro da cabina e, por fora, no gancho, ao mesmo tempo, três toneladas de esteira de trator.

A Vertol continua aperfeiçoando seu já famoso helicóptero, cuja utilização se expande e diversifica cada vez mais, servindo, atualmente, às plataformas submarinas e à construção de linhas de alta tensão, porque um "Chinook", numa só viagem, faz o que outro tipo de veículo aéreo leva quatro dias para fazer.



O 47º ANIVERSÁRIO DO CAN

(Apreciações do Brigadeiro RR Everaldo Breves, Ex-Comandante do COMTA).

Viver é recordar os grandes feitos de nossa história, e principalmente da História Aeronáutica, plena de patriotismo ardente e vibrante, cujos fatos e episódios servirão, sem dúvida, de exemplos dignificantes às gerações mais jovens, inspirando-as no desempenho de suas funções para o bem de nossa Pátria.

"A História é a ciência dos acontecimentos e dos fatos que se desenrolam através dos tempos".

E, assim, esta magna efeméride nos traz à lembrança aquele memorável 12 de junho de 1931, em que decolava do legendário Campo dos Afonsos o frágil avião "Curtiss Fledgling", cognominado mais tarde "Viramundo". Pilotado pelos então Tenentes-Aviadores: Casemiro Montenegro Filho e Nelson Freire Lavenère-Wanderley, cobriu a rota Rio-São Paulo,

pousando no Campo de Marte. Uma admirável façanha para a época.

Iniciava-se, ou melhor, estava assim implantada a obra meritória idealizada pelo insigne Brigadeiro Eduardo Gomes, cujo objetivo era desbravar o Brasil de ponta a ponta, levando o auxílio e o progresso às populações menos favorecidas e isoladas pela falta de ferrovias, rodovias e outros meios de comunicação.

Nasceu assim o Serviço Aéreo Postal, o Correio Aéreo Militar que, a partir da criação do Ministério da Aeronáutica, em 20 de janeiro de 1941, teve sua denominação mudada para Correio Aéreo Nacional, mais conhecido pela sigla "CAN".

Sem sombra de dúvidas, muitas foram as dificuldades encontradas no início das atividades do CAN.

Os primitivos aviões não dispunham de instrumentos adequados. As rotas e os

aeroportos não possuíam infra-estrutura conveniente e segura, de que dispõe a aviação moderna da época atual.

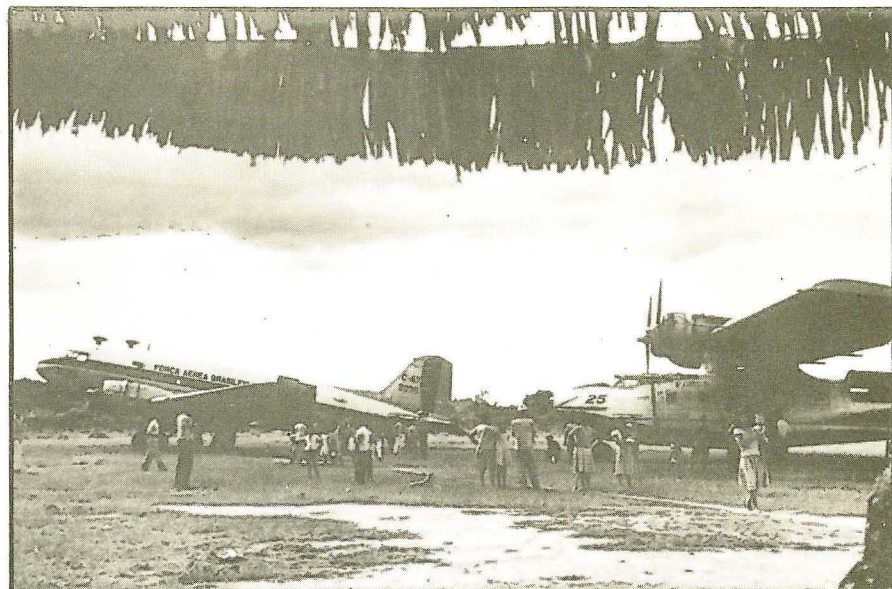
Apesar dessas deficiências, as tripulações do CAN mantiveram sempre acesa a chama de entusiasmo dos primeiros momentos vividos por aqueles indômitos pioneiros do célebre voo de 12 de junho de 1931, **de manter a nossa nacionalidade a qualquer preço e, à custa de muitos sacrifícios.**

Honra ao mérito daqueles valorosos pioneiros e de todos aqueles que lhes seguiram as pegadas e os seus exemplos dignificantes, os quais insofismavelmente contribuíram para transformar a missão do CAN, melhor diríamos, a busca da expressão nacional em uma realidade, levando a paz, a segurança e o desenvolvimento a todos os rincões de nossa Pátria.



Tenente Casemiro Montenegro Filho

Ten Nelson Freire Lavenère-Wanderley
(com macacão de voo) com Eduardo
Gomes



Os "Douglas C 47" e "Catalinas" prestaram inestimáveis serviços ao Correio Aéreo Nacional

Eis a razão de dever-se ao CAN grande parte da consolidação de nossa unidade nacional e, mesmo, o despertar econômico-social das regiões menos favorecidas, como vem acontecendo na vasta Região Amazônica e em outras áreas pobres e menos favorecidas pelos meios de comunicações.

Não se limitando o CAN a prestar serviços dentro do nosso vasto território, vai além das fronteiras, realizando viagens internacionais, levando, assim, o abraço amigo dos brasileiros aos países irmãos do continente — verdadeira obra de consolidação e desenvolvimento dos laços tradicionais de amizade que a eles nos unem e haverão, sem dúvida, de sempre nos unir.

Ao referir-se a esta obra grandiosa do CAN, assim se expressou, o ilustre Professor e Historiador Pedro Calmon, em sua oração pronunciada no Clube de Aeronáutica, do dia 20 de maio pp: "... ao Brigadeiro Eduardo Gomes — deve-se à sua inspiração e à sua direção a obra formidável do Correio Aéreo. Tem uma impressionante analogia com a façanha incrível dos Bandeirantes que, transpondo as serras, seguindo os rios, trilhando

os desertos, levando nas botas viajeiras os limites da Nação, lhe atiraram para o sul, o oeste, o norte... Enquanto estoura proeza, de assegurar-lhe a integridade sob a proteção das aeronaves, unindo aos centros da cultura as mais distantes localidades, de modo a não haver, entre os núcleos plétóricos e as fronteiras remotas, o vazio estéril dos ermos que isolavam os arquipélagos de civilização, era o pensamento de poucos, foi a iniciativa de raros, realizou-se graças ao devotamento e à temeridade do **Brigadeiro...**"

É, pois, com grande alegria e justo orgulho que, ao ensejo do transcurso dessa magna efeméride, congratulamos todos da família aeronáutica, ocasião em que nos vêm à lembrança as palavras do saudoso Ministro da Aeronáutica J.P. Salgado Filho, quando referindo-se ao CAN, assim se expressou:

"... É uma obra que não se apagará nunca, a não ser com o mesmo sentimento de brasilidade e de patriotismo que todos sentem e por ele vivem, pelo bem da Pátria."

Cumpre-nos, assim, render nossas homenagens a todos que trabalharam e ainda hoje trabalham pelo CAN. São milhares de oficiais, subalternos e civis que a ele se dedicaram e ainda se dedicam no mais completo anonimato, prestando excelentes serviços no ar ou em terra, em prol do seu desenvolvimento, pelo bem do Brasil.

Aos que decolaram e não regressaram, imolando suas vidas em holocausto a serviço do CAN, a nossa eterna gratidão e saudade.



**13.300.000
DE GALÕES VENDIDOS**



**O TURBO-OIL MAIS
VENDIDO NO MUNDO.**



LÍDER TÁXI AÉREO

UM DOS ELOS DA INTEGRAÇÃO NACIONAL



A Líder vai lá...

O VOTO NO BRASIL

Cel Av Newton de Góes Orsini de Castro

A análise da conjuntura política brasileira é tarefa bastante complexa, em consequência de sua natureza muito especial, singular, de grande dificuldade de esquematização.

Não existe uma organização partidária capaz de operar o Poder no BRASIL. Identifica-se uma situação de instabilidade político-partidária.

Em qualquer sistema político nunca poderá haver transposição do Poder sem que haja forças que possam sustentar essa transformação.

Se fizermos uma análise retrospectiva histórica universal, verificaremos que, quando grupos políticos heterogêneos, com visões distorcidas da realidade nacional e sem capacidade de integrá-la ao contexto internacional, reivindicaram e impuseram mudanças que só diziam respeito aos seus interesses pessoais e eleitorais, desestabilizaram o sistema político, propiciando a implantação de regimes de força, muitas vezes de natureza ideológica.

Conseqüentemente, o meio político só age com coerência, quando considera o processo político nacional em função da real estrutura do País, levando em conta a sua evolução sócio-político-econômica.

Que se faça oposição com consciência. Que emane da realidade, identificando com isenção. É importante que sejam fixados objetivos, mas é bastante conveniente que haja conscientização das reais possibilidades de alcançá-los.

Atividades partidárias em desarmonia com as nossas realidades, social e econômica, ainda são observadas no contexto político brasileiro.

No BRASIL ainda identificamos o voto de cabresto que é resultante da vassalagem imposta pelo proprietário, normalmente, rural. É estabelecida, entre o eleitor e o fazendeiro, uma relação de dependência. Teoricamente, este regime de vassalagem é resultante do sistema de descentralização do Poder, quando os estados detêm significativa autonomia.

Por estas razões, impõe-se a necessidade de determinado centralismo, a fim de tornar o trabalhador rural menos

dependente, em todo o território nacional, elevando-o à consciência, para melhor participar do regime democrático.

O voto de compromisso existente em nosso País está totalmente desvinculado de objetivos político-partidários. É liberado das realidades nacionais. Não caracteriza agrupamentos humanos definidos politicamente. Emana de acordo entre indivíduos no qual o voto é trocado por um cargo público ou outro favor qualquer. Onera e torna ineficiente a administração pública. Normalmente envolve a classe média marginal.

Deste modo, o poder central, dotado de instrumentos que permitam zelar pelo interesse público, nos Estados, coibindo, entre outras práticas inconvenientes, o empreguismo, levará o referido agrupamento humano ao voto consciente e a desenvolver atividades produtivas.

O voto político-partidário é de natureza ideológica ou programática. Na realidade, no BRASIL é pouco comum.

O voto ideológico é determinado por convicções filosóficas representativas de formas bem definidas de organização social, política e econômica. É minoritário.

O voto de oposição é um fenômeno mais evidenciado nos grandes centros urbanos. Busca o eleitor somente mudar, para alcançar melhores dias. Não é dotado de consciência política.

O voto fisiológico, caracterizado por interesses de natureza pessoal, independe do contexto político. É obtido explorando-se as dificuldades do cidadão em atender as suas necessidades básicas. É coletado nas favelas, nos centros pobres.

O voto de classe é aquele representativo de determinado agrupamento profissional. Ainda não identificado significativamente no BRASIL.

O voto de corrupção não tem vínculo político. É dado em função de pagamento pecuniário. Prática bastante usual no País.

O voto de caciquismo é obtido por lideranças políticas que detêm grande poder econômico, conduzindo as mas-

sas através da formação de redutos eleitorais, os quais politicamente são influenciados permanentemente.

Tem por instrumento de conquista a influência exercida diretamente e através dos meios de formação da opinião pública, sendo predominante na orientação dada pela imprensa, conservando a possibilidade, pela condução da vontade popular, de eleger parcela significativa do Legislativo.

Não é representativo da coletividade e serve somente aos interesses elitistas do líder político.

O problema com o qual nos defrontamos presentemente é o de encontrar, dentro do regime democrático representativo sob a égide de nossos valores culturais, a fórmula pela qual se possa reajustar o Estado às forças dinâmicas que efetivamente conduzem o processo social, atendendo à livre vontade, à livre manifestação popular. É necessário compreendermos que não se pode entregar a nação a agrupamento político com visão municipalista eleitoral, sem capacidade de identificar a realidade nacional.

Neste momento em que o País atingiu um grau superior de desenvolvimento e obteve uma opinião pública mais esclarecida, tornou-se incompatível com a nossa realidade o estabelecimento da barganha política, o que deveria afastar o favorecimento, em função das exigências sociais. Entretanto, é necessário informar ao público, realizar a propaganda institucional, educar ideologicamente e organizar as forças políticas dinâmicas para o conveniente esclarecimento e participação do povo nos negócios nacionais.

Assim, torna-se necessário que as legítimas lideranças políticas estabeleçam contato com a grande massa e lhe mostrem a relação que existe entre o processo de desenvolvimento e a elevação real do seu nível de vida, identificando, deste modo, as formas de política divorciadas das necessidades nacionais.

Atualmente identificamos, com facilidade, as forças que dinamizam o processo econômico bem como as que continuam manobrando a política desvinculada dos interesses nacionais. O dinamismo econômico é provocado pelo empresariado com autonomia financeiro-econômica e tecnologia própria, pela política governamental e pelos setores do governo vinculados à empresa produtiva, setores esses que criam, com a industrialização, a tecnificação da agricultura e a tecnificação do

comércio, condições novas para a produção, para a distribuição dos bens e para elevar os níveis social, econômico e político da população.

Contudo, a política alheia aos reais

interesses nacionais continua subsistindo, acionada pelas correntes que não representam a atividade sócio-político-econômica produtiva mas que continuam parcialmente manipulando o

poder político, estabelecendo um hiato entre as realidades política e econômico-social, e a imagem que impõem inconscientemente, confundindo a opinião pública nacional.



PASSADO E PRESENTE

Em 1976, S.L. "Lew" Wallick, piloto-chefe de testes da Boeing, comprou o pequeno avião que se vê, na

foto, ao lado do gigantesco Boeing 747.

Trata-se do modelo 100, versão civil

do famoso avião de caça P-12, fabricado em 1929 e o mais antigo aparelho da Boeing que ainda voa. Este modelo teve a primeira parte de sua carreira encerrada em 1942, quando participou de um filme inglês sobre aviação de caça.

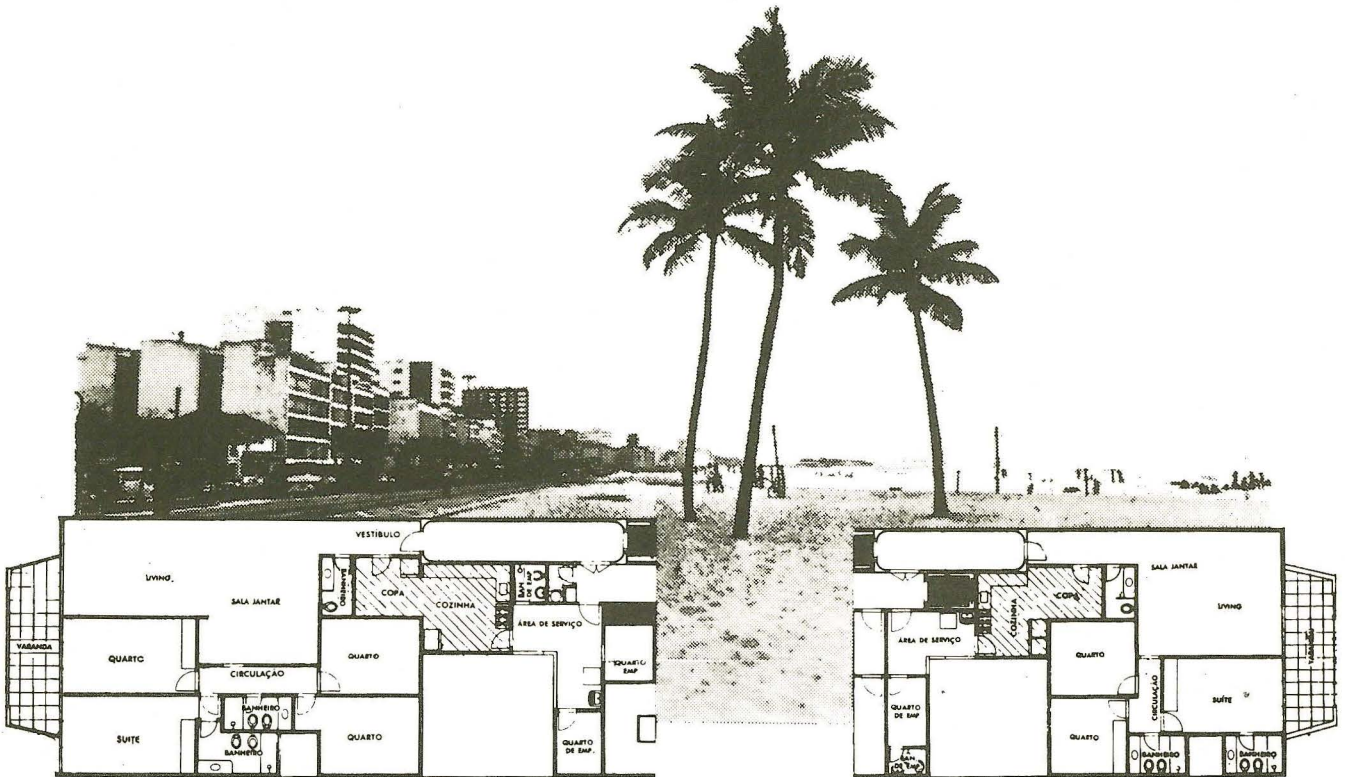
Após sofrer uma reforma, "Lew" Wallick o pilotou, trinta e cinco anos depois de inativo, decolando em 100 pés e subindo 3 500 pés por minuto.

ONDE IPANEMA É MAIS IPANEMA

Prudente de Moraes, 386.

Entre as Praças Gal. Osório e N.S. da Paz.

Exclusivamente 10 apartamentos.



APT.º de 4 quartos: — 405,87 m²

Área Real Total com Varanda.

APT.º de 3 quartos: 293,47 m²

APM-APOSENTADORIA DOS PROFESSORES MILITARES, entidade forte, com patrimônio líquido superior a 300 milhões de cruzeiros, 12 anos de realizações e 40 mil associados, chega triunfante a Ipanema, construindo um edifício do mais alto luxo.

Apenas 10 apartamentos, com varanda espaçosa, amplo salão, 3 e 4 quartos (suíte) 2 banheiros sociais, toalete, amplas dependências de serviço, 1 e 2 quar-

tos de empregada, 2 e 3 vagas na garagem. Play-ground ajardinado, salão de festas.

Primoroso acabamento, fachada em granito e mármore, esquadrias de alumínio, vidro fume, táboas corridas nos salões e em todos os quartos. Uma verdadeira obra artesanal. O melhor preço e 60 (SESSENTA) meses para pagar. Financiamento direto da APM-APOSENTADORIA DOS PROFESSORES MILITARES, sem necessidade de comprovação de renda.

Informações no local:
diariamente de 8 às 22 horas.

Estacionamento Próprio

Propriedade, financiamento e incorporação:
APM-APOSENTADORIA
DOS PROFESSORES MILITARES.

**Mensalidades fixas
durante a obra**



Planejamento, construção e vendas:

APM

EMPREENDIMENTOS
IMOBILIÁRIOS LTDA.

Av. Bartolomeu Mitre n.º 333-Esquina
c/ Humberto de Campos - Leblon (SEDE PRÓPRIA)

Tels.: 274-0546; 274-0845; 274-9945; 294-0095; 294-2646; 294-3398.

EMPRESAS DO GRUPO APM:

APM - APOSENTADORIA DOS PROFESSORES MILITARES
APM - EMPREENDIMENTOS FLORESTAIS
APM - DISTRIBUIDORA DE TÍTULOS E VALORES MOBILIÁRIOS
APM - EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS
SÍMBOLO REPRESENTAÇÕES

NOTÍCIAS DA AERONÁUTICA

CAMPEONATO MUNDIAL DE PLANADORES

Será realizado em Chateauroux, França, no período de 15 a 30 de julho próximo, mais um Campeonato Mundial de Vôo a Vela.

A delegação brasileira, composta de 19 participantes, estará presente nas classes "Standard Restrita" e "Standard 15 metros", com duas equipes cada.

RESERVA REMUNERADA

Decretos Presidenciais transferiram para a Reserva Remunerada: Coronel-Médico Tito Livio Job; Coronéis-Aviadores Mário Sobrinho Domenech, João Luiz Moreira da Fonseca, Antonio Motta Paes Júnior, Hilton Ponte de Vasconcellos e Célio Alves dos Santos; Coronel-Intendente Vicente Pacheco de Campos; Tenentes-Coronéis-Intendentes João Baptista Vieira e Wilson Marquesi Limp; Tenente-Coronel IG — Arany Baddini Tavares e Tenente-Coronel-Aviador Ariel Chaves de Castro.

ATO DO MINISTRO

O Ministro Araripe Macedo designou o Brigadeiro-do-Ar Waldir Pinto da Fonseca para Representante do Ministério da Aeronáutica e Presidente da Comissão de Facilitação do Transporte Aéreo Internacional.

CONSELHO NACIONAL DE TURISMO

O Ministro da Aeronáutica designou o Brigadeiro-do-Ar Pompeu Marques Perez para Delegado do Ministério da Aeronáutica junto ao Conselho Nacional de Turismo (CNTUR).

MEMBRO DA CERNAI

Em outro ato o Ministro Araripe Macedo designou o Brigadeiro-do-Ar

Pompeu Marques Perez para Membro Efetivo do Plenário da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional, sem prejuízo das funções que exerce.

REFORMA

O Presidente da República reformou o Coronel-Aviador-Extranumerário Ney Vasques de Carvalho Freitas.

DIRETOR DO CENDOC

Decreto Presidencial nomeou o Brigadeiro-Intendente Jorge Franco Bittencourt para o cargo de Diretor do Centro de Documentação e Histórico da Aeronáutica, por ter sido extinta a Diretoria de Documentação e Histórico.

HOSPITAL CENTRAL

Assumiu a direção do Hospital Central da Aeronáutica dia 13 de junho o Brigadeiro-Médico Miguel Guerra Balvé.

"MARECHAL DE OURO"

A Intendência da Aeronáutica juntou-se a seus companheiros do Exército,



O Cmt da AFA (d) recebe o Diretor de Intendência

to, para comemorar, no dia 12 de abril, a data de nascimento do Patrono do Serviço de Intendência, o insigne Marechal Carlos Machado Bittencourt, o "Marechal de Ouro".

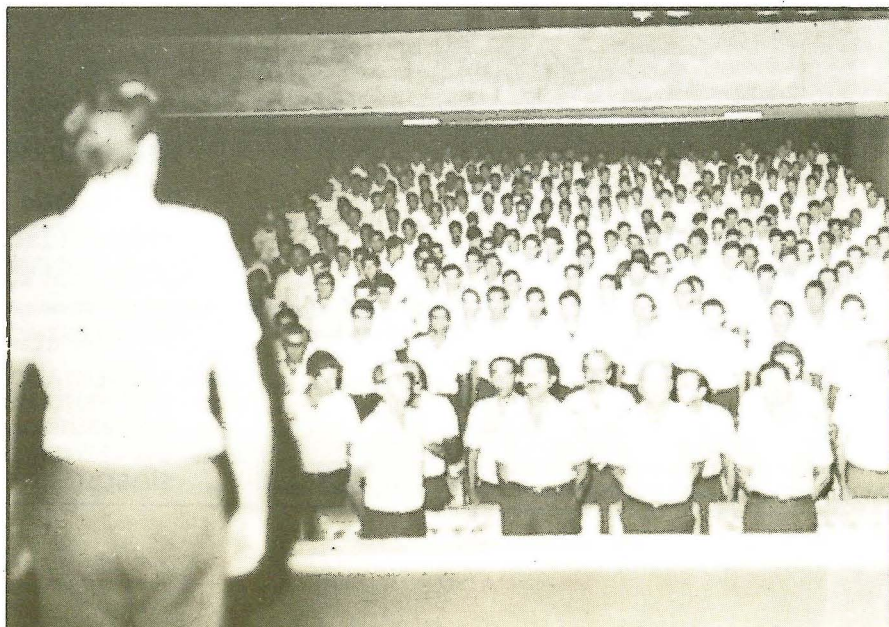
Em Organizações da Aeronáutica, foram realizadas festividades alusivas ao "Dia da Intendência", destacando-se as da Base Aérea de São Paulo, do Parque de Material Aeronáutico de São Paulo e da Base Aérea do Galeão.

Como já se vem tornando tradição, a Diretoria de Intendência incorporou-se às festividades realizadas na Academia da Força Aérea, em Pirassununga, ali comparecendo uma comitiva chefiada por seu Diretor, o Major-Brigadeiro Celso Viegas de Carvalho.

A homenagem realizou-se no amplo Teatro da Academia da Força Aérea, presentes todos os seus Oficiais e Corpo de Cadetes.

Após uma breve exposição alusiva à data comemorativa, apresentada pelo Diretor de Intendência, seguiu-se uma palestra proferida pelo Brigadeiro Pedro dos Santos, sobre o tema: "Missão da Intendência da Aeronáutica".

No Teatro da AFA. Oficiais e Cadetes homenagearam o "Marechal de Ouro"

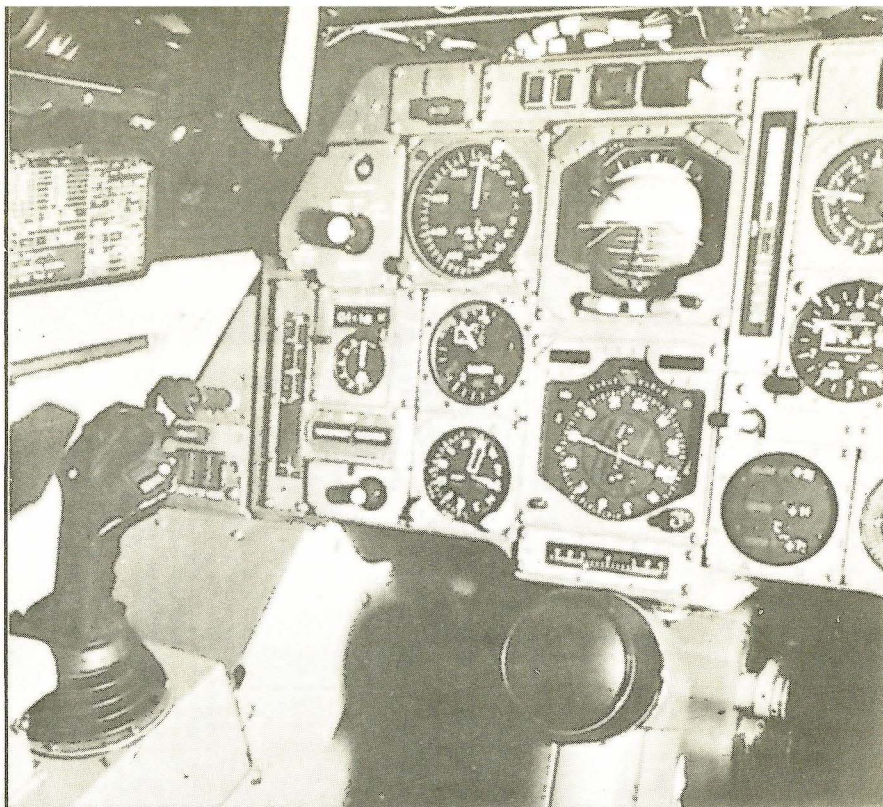


AVIAÇÃO COMERCIAL

COMANDOS DE VÔO INTEIRAMENTE ELÉTRICOS

No dia 16 de março último, em Toulouse, o avião Concorde nº 1, equipado, a título experimental, de comandos de voo inteiramente elétricos e digitais, realizou um primeiro voo de prova bastante satisfatório. A série de vôos, que se inicia, permitirá experimentar esse sistema de comando, bem como estudar as aplicações do conceito de controle automático generalizado (CAG).

BOEING AUMENTA PRODUÇÃO



Comandos de voo inteiramente elétricos

Na foto, um aspecto da linha de montagem final dos 727 e 737, na fábrica da Boeing em Renton, Estado de Washington.

Os Boeing 707 e os 747 são construídos em fábricas separadas. Com o

aumento crescente de encomendas, a produção do 727, atualmente de 9 aviões por mês, passará para 12 no próximo ano. E a dos 737 crescerá de 3,5 jatos por mês, em 1978, para 7, também em 1979.





ECONOMIA: COMBUSTÍVEL

Na foto, o "Performance Data Computer System", fabricado pelo Lear Siegler's, e que foi adotado pela Companhia Boeing como equipamento básico de todos os seus aviões 727 e 737 a partir do próximo ano, conforme anúncio da Boeing a seus clientes e à Associação de Transporte Aéreo dos Estados Unidos.

O sistema permite uma economia de 4.3% no 727 e 3.2% no 737, proporcionando à tripulação dados precisos e imediatos, o que possibilita maior eficiência no consumo de combustível.

AIRBUS ALCANÇA RECORDE EM 1977

Para a Airbus Industrie, o ano de 1977 foi grandemente satisfatório. Entre 1º de janeiro e 31 de dezembro de 1977, a Airbus assinou 20 contratos compreendendo novas encomendas e conversão de opções em encomendas concretas. A primeira foi a Air-France com dois aparelhos, seguindo-se a

Air-Inter também com duas unidades, a Lufthansa com sete (sendo seis conversões de opção), a Bavaria Germanair Hapag Lloyd com duas unidades, a Thai International com quatro aparelhos, a Aerocondor com um aparelho e dois para a SAS. A maior operadora do A-300 é a Air-France que até 1981 contará com 18 Airbus em sua frota.

VFR (VISUAL) NOTURNO PARA AVIÕES AGRÍCOLAS

Visando a modificar a parte 137.43 das instruções para voo com aeronaves agrícolas, a FAA (Administração Federal de Aviação) dos Estados Unidos está considerando a possibilidade de alteração em sua regulamentação, permitindo que aviões agrícolas possam operar em condições visuais noturnas, considerando ser desnecessário e pouco prático exigir-se instrumentação IFR (Voo por Instrumentos) nesses tipos de aeronaves. Caso isso seja aprovado para aviões de asa fixa, não demora muito será estendido aos helicópteros, muito mais fáceis de operar nessas condições.

BRISTOW TERÁ MAIS 2 PUMA

A Bristow acaba de encomendar a Aerospatiale dois Puma para sua frota de operações no Mar do Norte, onde atende aos contratos de pesquisa e extração de petróleo.

Os SA-330 Puma são altamente apreciados pela Bristow, em virtude do alto aproveitamento da capacidade de carga aliada à garantia de voar com qualquer tempo.

NOVO HELIPORTO EM NOVA YORK

O heliporto proposto às autoridades portuárias de Nova York e Nova Jersey fica localizado em uma área de Battery Park City e destina-se ao transporte de passageiros entre Manhattan e os aeroportos de Nova York. A empresa que explora esse tipo de transporte está equipada com Sikorsky S-61, porém está parada desde o acidente ocorrido no heliporto da Pan American, localizado no terraço do edifício da empresa.

Demos alguns segundos para que o Prefeito de Campo Grande, o Presidente do Aeroclube de Bragança, um pecuarista do Pantanal e um fazendeiro de Santiago falassem do EMB-710 "CARIOCA", da EMBRAER



Dr. Marcelo Miranda Soares, Prefeito de Campo Grande, MT, é engenheiro civil e já ocupou a Diretoria Geral do Departamento de Estradas de Rodagem e a Presidência das Centrais Elétricas, ambas em Mato Grosso.



Jean Batta, Presidente do Aeroclube de Bragança, SP, foi um dos primeiros a operar o "Carioca". A agremiação que preside é uma das mais importantes do País, tendo brevetado o maior número de pilotos em 1975.



Domingos Gomes da Silva é proprietário de fazendas em Corumbá e Rio Verde. Reside em Campo Grande, MT, e trocou seu "Cessna" pelo "Carioca", que serve para o transporte de peças e suprimentos para suas propriedades.



Orlando Carlos Neves é lavoureiro em Santiago, RS. Já possuiu, antes do "Carioca", dois Piper "Cherokee 235", similares. Tem fazendas em Santiago, Itaqui e Alegrete e é um recordista em plantação de trigo, soja e arroz.

Alguns segundos é o tempo necessário para dar uma idéia do que significa fabricar no Brasil o EMB-710 "Carioca".



EMBRAER
EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A.
CAIXA POSTAL 343 - 12200 SÃO JOSÉ DOS CAMPOS - SÃO PAULO
TEL. (0123) 21-5400 - TELEX 11-22445 EBAE BR - 11-25105 EBAE BR

PIPER