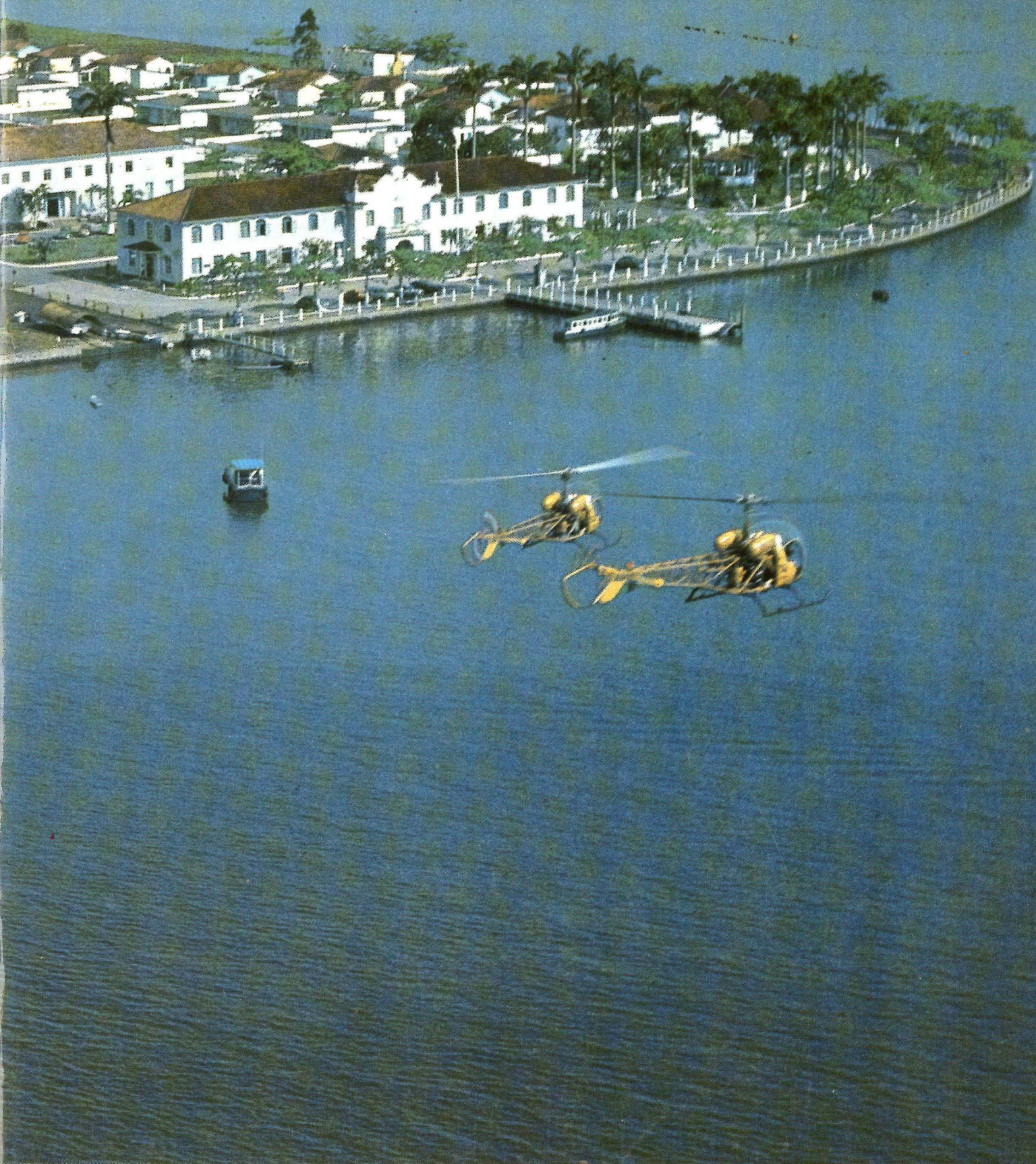




Diretor e Redator-Chefe

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

Apresentamos em nossa capa
uma vista aérea da ALA 435 —
Unidade da Força Aérea Brasileira
onde se formam os pilotos e me-
cânicos de helicópteros. Vide
reportagem na página 27 desta
Revista.

SUMÁRIO

EDITORIAL

Homenagens realmente merecidas 2

ARTIGOS ASSINADOS

— A Coluna Romana — Ten Brig Ref Nelson Freire Lavenère-Wanderley 3
— A Luta Internacional contra o Sequestro — Lester L. Wolff 14
— O Terrorismo e uma coletividade em dor — Newton de Góes Orsini de Castro — Coronel-Aviador 19
— Reservas para os vôos do "Táxi Espacial" — Everly Driscoll 25

REPORTAGENS

— Financiamento de aviões nacionais 5
— 32º Aniversário do Clube de Aeronáutica 6
— Brigadeiro Eduardo Gomes 17
— Associação de Senhoras da Aeronáutica 23
— ALA 435 27
— Bandeirante nos EE.UU. 28
— A FAB e o Projeto RADAM 39

NOTÍCIAS

— Transportes históricos 18
— Sikorsky S-76 26
— Notícias da Aeronáutica 31
— Notícias Internacionais 33
— Notícias da Aviação Comercial 37

Composto e Impresso na



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. Beneficiente — Brig RR Dr. José Carlos D'Andretta

Dpto. Finanças — Cel Colmar Campello Guimarães

Dpto. Social — Cel Jorge Abiganem Elael

Dpto. Patrimônio — 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

HOMENAGENS REALMENTE MERECIDAS

Além das comemorações que foram realizadas no meio militar, a propósito do Dia do Soldado, muitas foram as iniciativas tomadas por prestigiosas entidades civis para homenagear o Exército Brasileiro, na figura do seu Patrono, o Duque de Caxias. Certamente estas últimas devem ter tocado mais de perto os corações daqueles que vestem uniforme verde-oliva, dado o seu caráter espontâneo, desvinculado da praxe e do cerimonial castrenses. Nesta quadra, sobretudo, da vida nacional, marcada pela presença de militares do Exército nos postos de mais alta expressão do Poder, a parcela já ponderável da Nação que reúne maior capacidade de discernimento tem a sua atenção voltada para o desempenho das autoridades que têm a pesada responsabilidade de conduzir os destinos do País.

O momento é sem dúvida difícil, pois os nossos sucessos não dependem unicamente da vontade nacional, uma vez que a crescente interdependência entre os povos cada vez mais se manifesta obrigando à correção de rumos que pareçam seguros e compatíveis com a situação. Por outro lado, a trepidante sucessão dos fatos no âmbito interno e o visível descompasso da nossa economia, que não tem conseguido aliviar a frustração e o estado de angústia da maioria do nosso povo, geram naturalmente tensões sociais que desafiam a capacidade e a imaginação criadora dos homens investidos nas altas funções de governo.

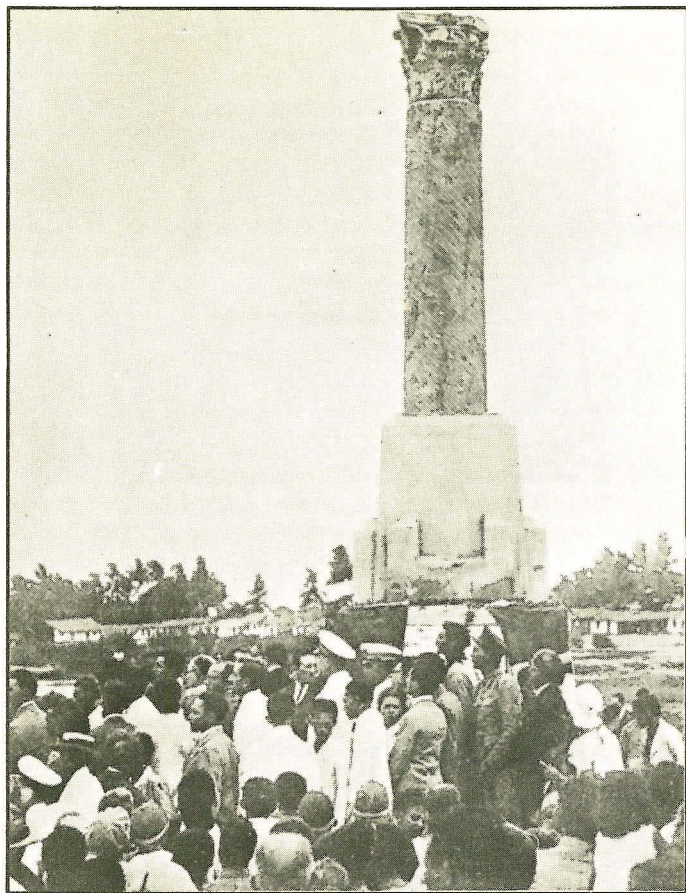
Não admira assim, numa hora como esta, que os brasileiros, dotados de maior sensibilidade para os problemas nacionais, voltem as suas vistas para as instituições destinadas a garantir a nossa integridade em caso de conflito externo, bem como a manter a paz e a ordem neste imenso território pátrio. Eis aí por que o Exército Brasileiro foi alvo de tão expressivas manifestações, por ocasião da passagem do Dia do Soldado.

Na verdade, não é preciso remontar a passado muito distante para avaliar o mérito dos homens de uniforme verde-oliva. Ainda estamos bem lembrados quando a Força Expedicionária Brasileira partiu para o Continente Europeu, a fim de juntar-se às tropas aliadas, em defesa dos mais caros ideais do mundo livre. A presença do soldado brasileiro, em tão longínquo e desconhecido Teatro de Operações, foi marcada pela disciplina, pela capacidade de adaptação, pelo espírito de renúncia e pela bravura. Não houve, para muitos deles, a gloriosa viagem de regresso a esta querida terra tropical, pois a morte cortou-lhes a trajetória em pleno campo de batalha. Mas, hoje, a memória dos que foram atingidos pelo supremo sacrifício serve de fonte permanente de inspiração a todos os homens em armas e sem dúvida a quantos norteiam as suas atitudes neste grande País pelo cumprimento do dever e pela crescente e contínua afirmação nacional.

Em todas as ocasiões angustiantes que já temos vivido, o Exército Brasileiro nunca nos decepcionou e os seus líderes sempre souberam interpretar as legítimas aspirações da nossa gente. É por isso que nos dias de hoje, precisamente diante de novas dificuldades a vencer, no caminho do restabelecimento de franquias democráticas, assistimos à renovação do crédito de confiança conferido pelas camadas mais representativas da Nação aos seus soldados, na justa expectativa de que as correções de rumo na sociedade brasileira serão feitas com sabedoria, nas horas oportunas, sem suscitar maiores sobressaltos ao já tão sacrificado povo desta terra.

Juntamos todos, pois, tantas esperanças que há longos anos têm estado em nossas mentes, assinalando que realmente foram muito merecidas todas as homenagens prestadas ao Exército Brasileiro, ainda mais nesta fase de notória importância para a segurança e o bem-estar nacionais.

Raphael Leocádio dos Santos
Major-Brigadeiro-do-Ar RR



A "Coluna Romana" no dia da sua inauguração em 08 de janeiro de 1931

"A COLUNA ROMANA"

Ten Brig Ref

Nelson Freire Lavenère-Wanderley

Ferrarin e Del Prete partiram de Roma às 19 horas e 51 minutos do dia 3 de julho de 1928 e aterraram na Praia de Touros às 16 horas e 10 minutos do dia 5 de julho, realizando um voo ininterrupto de 49 horas.

Quem conheceu a fragilidade e a falta de instrumental e equipamento dos aviões daquela época, e conheceu a falta de apoio com que aqueles voos tinham que ser realizados, bem pode avaliar o extraordinário valor do feito realizado por Ferrarin e Del Prete em 1928.

Benito Mussolini — "Il Duce", Primeiro Ministro que então governava a Itália, resolveu eternizar a memória do feito aeronáutico dos aviadores italianos Ferrarin e Del Prete, ofertando ao Brasil uma das colunas de um templo que existira no Monte Capitólio em Roma; essa "Coluna Romana", depois de trazida para o Brasil num navio italiano, foi erguida como monumento na cidade de Natal.

O monumento da "Coluna Romana" foi inaugurado na esplanada do Cais do Porto de Natal, no dia 8 de janeiro de 1931, pelo General Aviador italiano Italo Balbo que acabara de realizar uma notável travessia do Atlântico Sul, entre Bolama (Guiné Portuguesa) e Natal, comandando uma esquadilha de onze hidroaviões Savoia Marchetti.

A "Coluna Romana", quando inaugurada na cidade de Natal, apresentava, numa das faces do pedestal, a seguinte inscrição:

"PORTATA IN UN BALZO
SOPRA ALI VELOCI
OLTRE OGNI TENTATA DISTANZA
DA
CARLO DEL PRETE E ARTURO FERRARIN
ITALIA QUI GIUNSE
IL V — LUGLIO — MCMXXVIII."
"L'OCEANO
NON PIU DIVIDE MA UNISCE
LE GENTI LATINE
D'ITALIA E BRASILE."

Na cidade de Natal, no Rio Grande do Norte, existe uma relíquia da Antigüidade, vinda de Roma, que constitui um exemplar quase que único no Hemisfério Sul; é a "Coluna Romana", também conhecida como a "Coluna Capitolina", que pertenceu a um templo do IV século depois de Cristo, que existira no Monte Capitólio em Roma.

Como a existência da "Coluna Romana" em Natal está ligada a um extraordinário feito aeronáutico dos anos vinte, vale a pena recordar aqui os fatos para que a família aeronáutica bem avalie o valor histórico do vetusto monumento.

No dia 3 de julho de 1928, os aviadores militares italianos Arturo Ferrarin (piloto) e Carlo Del Prete (navegador), tripulando um avião monoplano Savoia Marchetti S-54, equipado com dois motores Fiat de 550 cavalos vapor, decolaram de Roma e, após realizarem um longo voo sem escalas, vieram pousar no litoral brasileiro, na Praia de Touros, próxima à cidade de Natal, já no dia 5 de julho; Ferrarin e Del Prete, com esse voo de 7188 quilômetros que abrangeu, inclusive, a travessia do Atlântico Sul, bateram, por larga margem, o recorde mundial de voo em distância da época e tornaram-se famosos.

Essa inscrição pode ser traduzida da seguinte forma:

“TRAZIDA DE UM SÓ LANCE
SOBRE ASAS VELOZES
ALÉM DE TODA A DISTÂNCIA TENTADA
POR CARLO DEL PRETE E ARTURO FERRARIN,
A ITALIA AQUI CHEGOU
A 5 DE JULHO DE 1928.”
“O OCEANO
NÃO MAIS DIVIDE E SIM UNE
AS GENTES LATINAS
DE ITÁLIA E BRASIL.”

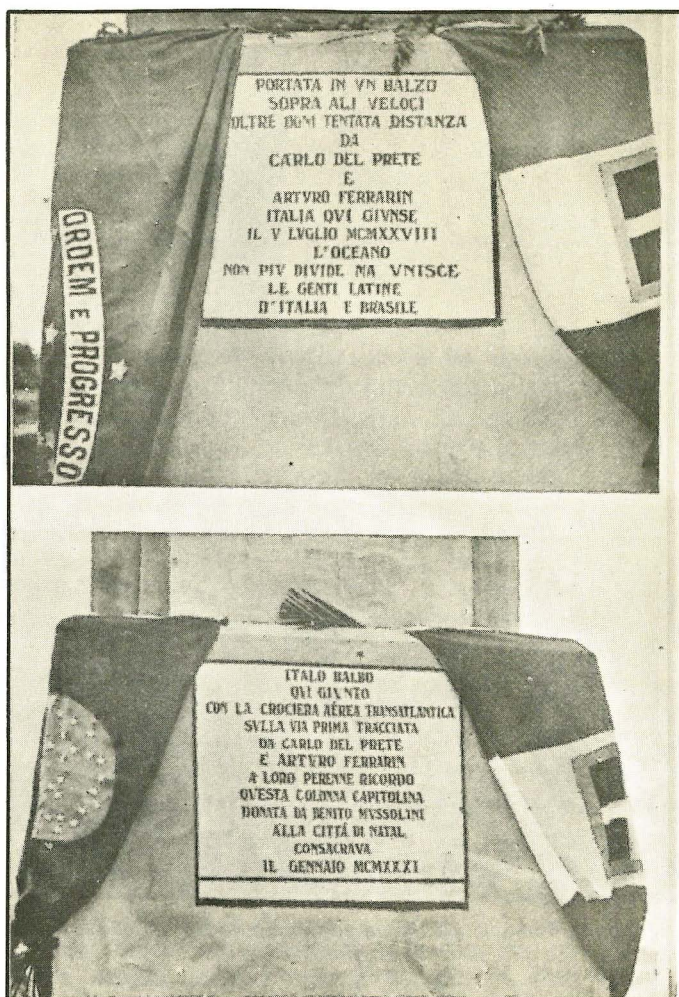
Na outra face do pedestal da “Coluna” existia a seguinte inscrição:

“ITALO BALBO
QUI GIUNTO
CON LA CROCIERA AÉREA TRANSATLANTICA
SULLA VIA PRIMA TRACCIATA
DA CARLO DEL PRETE
E ARTURO FERRARIN
A LORO PERENNE RICORDO
QUESTA COLONNA CAPITOLINA
DONATA DA BENITO MUSSOLINI
ALLA CITTÀ DI NATAL
CONSACRAVA
IL GENNAIO MCMXXXI

Mesmo depois da sua implantação em território brasileiro, a história da “Coluna Romana” não terminou; ela não encontrou na cidade de Natal o sossego e o respeito que era de se esperar.

Depois de ter sido retirada do solo europeu, onde durante séculos servira de ornamento num templo no Monte Capitólio, depois de ter sido transportada numa viagem marítima transoceânica para plagas potiguaras, depois de ter sido erguida, novamente, numa cidade cristã com o nome de Natal, glorificando audacioso feito das asas italianas, a qual tinha unido Roma — a cidade eterna a Roma — a cidade do Senhor, a “Coluna Romana” deveria permanecer intocada, ostentando o seu mármore magnífico.

Ideologias em choque serviram, porém, de pretexto para que a “Coluna Romana” fosse profanada, quatro anos apenas depois de erguida em solo brasileiro, quando a Revolução Comunista, em novembro de 1935, venceu, por uns poucos dias, na cidade de Natal.



Dizeres existentes no pedestal da “Coluna Romana” no dia da sua inauguração em 08 janeiro de 1931

Ignorando a importância do majestoso monumento artisticamente trabalhado, ignorando o simbolismo da “Coluna Romana” que consagrou o heróico feito de dois aviadores italianos, os comunistas, quando se apossaram da cidade de Natal, só viram na “Coluna Romana” um monumento erguido por um governo fascista; derrubaram a “Coluna” e deram-lhe sumiço.

O sumiço durou vários anos, até que o historiador Antônio Soares Filho descobriu a “Coluna Romana” num depósito imprevisível.

A “Coluna Romana” foi erguida, pela segunda vez em Natal, na Praça Professor João Tibúrcio que não chegou a ser urbanizada e que continuou invadida por capinzal; os dizeres em bronze que a “Coluna” ostentava já tinham desaparecido.

A “Coluna Romana” foi transferida e foi erguida, pela terceira vez, na Praça Carlos Gomes, tradicional logradouro da cidade.

Atualmente a “Coluna Romana” está em vias de nova remoção, em consequência de projeto de um novo viaduto; ela deverá ser removida para um local mais nobre: a Praça André de Albuquerque.

Pobre "Coluna Romana" errante...

A "Coluna Romana", além do seu valor como antigüidade, pode ser considerada uma raridade, pelo seu fuste espiralado que só começou a aparecer com função ornamental e em quantidade reduzida no início do IV século da era cristã; entre os poucos exemplares bem conservados de colunas com fuste espiralado existentes em Roma estão as duas da Cripta dos Papas nas Catacumbas de São Calixto, na Via Appia.

A "Coluna Romana", pelo seu capitel, é do estilo coríntio e o seu mármore, da melhor qualidade, é pentélico.

No templo a que pertenceu, a "Coluna Romana" assistiu a invasão de bárbaros e a muitas das lutas que assolaram Roma; durante a Idade Média, no meio das ruínas do templo que existira no Monte Capitólio, a "Coluna Romana" permaneceu soterrada; somente na segunda metade do século XIX, escavações realizadas no Monte Capitólio puseram-na a descoberto.

Agora em solo brasileiro, a "Coluna Romana" procura ainda, em pleno século XX, o seu lugar definitivo.

No dia 5 de julho de 1978, o Ministério da Aeronáutica, numa merecida homenagem aos bravos aviadores italianos Ferrarin e Del Prete, inaugurou solenemente, com a presença de autoridades e em frente à tropa da Aeronáutica formada,



A "Coluna Romana" tal como se apresenta, atualmente, na Praça Carlos Gomes, em Natal, RN

uma placa de bronze no pedestal da "Coluna Romana" com os seguintes dizeres:

CINQUENTENARIO DA PRIMEIRA
TRAVESSIA AÉREA
ROMA — NATAL
05 — JUL — 28 05 — JUL — 78
AOS AVIADORES ITALIANOS FERRARIN E
DEL PRETE
HOMENAGEM DA
FORÇA AÉREA BRASILEIRA

FINANCIAMENTO DE AVIÕES NACIONAIS

O Banco Central acaba de aprovar um "pacote" de esquemas de financiamento que irá beneficiar o mercado utilizador de aviões da linha agrícola e da linha de aviões leves (4 a 10 lugares) da indústria aeronáutica brasileira, que nos últimos meses se vinha ressentindo bastante da falta de melhores condições de crédito no setor. Todos os aviões da chamada "Aviação Geral", englobando os 7 tipos fabricados pela EMBRAER, incluindo o Ipanema, serão financiados pelas Instituições Financeiras Integrantes do Sistema Nacional de Crédito Rural. Desta forma, todos os agentes financeiros do Banco Central do Brasil (Bancos Comerciais) passam agora a financiar esses

aviões com 4 a 5 anos para pagamento, mediante prestações semestrais ou anuais a juros que variam de 17 a 21% a.a. Destaca a Divisão de Vendas Nacionais da EMBRAER que se trata de condições acima de qualquer expectativa e até agora inexistentes no que diz respeito a aviões fabricados no Brasil, desde que a produção em série da linha EMBRAER/PIPER foi iniciada em 1975. Também o nosso Banco do Brasil, através de sua carteira agrí-

cola, vai financiar diretamente os aviões, nas condições favoráveis acima já expostas.

Há uma outra alternativa para os que não se enquadram nos esquemas anteriores, ou seja não têm condições de operar na carteira agrícola dos bancos comerciais e na do Banco do Brasil. Esses poderão desfrutar de um esquema especial de financiamento com prazo máximo de 48 meses, em condições extremamente favoráveis, cuja operação já está sendo realizada pela rede de revendedores EMBRAER espalhada por todo o País.





Aspecto da Mesa na Sessão Solene, quando o Presidente do Clube pronunciava o seu discurso

32.º ANIVERSÁRIO DO CLUBE DE AERONÁUTICA

No dia 5 de agosto, em homenagem ao 32.º aniversário do Clube de Aeronáutica, realizou-se uma Sessão Solene, no Auditório do 3.º andar, seguida de Recepção de Gala, no Salão de Festas do 2.º andar e seu Mezanino. Tudo obedeceu a uma cuidadosa preparação, a fim de que o acontecimento social pudesse de fato permanecer favoravelmente gravado na memória de todos. Na Sessão Solene, a mesa foi constituída pelo Marechal-do-Ar Fábio de Sá Earp, Presidente do Conselho Deliberativo, acompanhado das seguintes personalidades: Marechal-do-Ar João Mendes da Silva; Tenente-Brigadeiro-do-Ar Antonio Geraldo Peixoto, Comandante do COMGEP; Major-Brigadeiro-do-Ar Walter Feliú Tavares, Comandante do COMINFRA e Major-Brigadeiro-do-Ar Luiz Carlos Aliandro, Subcomandante da Escola Superior de Guerra.

O Presidente do Clube de Aeronáutica, Major-Brigadeiro-do-Ar RR Francisco Bachá, imediatamente após a abertura da Sessão Solene, pronunciou o seu discurso nos seguintes termos:

“Ao iniciarmos esta solenidade, desejamos agradecer às altas autoridades e aos ilustres Conselheiros e convidados, por haverem aquiescido ao nosso convite, honrando-nos com suas presenças.

Cumprindo disposições estatutárias, realizamos, hoje, mais uma Sessão Magna, com a finalidade de comemorar o 32.º Aniversário do nosso querido Clube, cujos objetivos, estabelecidos pelo nosso Estatuto, continuam a constituir as diretrizes que orientam as nossas atividades, tudo com o intuito de bem servir à nossa classe.

A fim de que possamos bem aquilatar as transformações por que vem passando a nossa Agremiação, pedimos vênias a Vossas Excelências para, numa rápida digressão, lembrar que em 1968, quando aqui chegamos, o patrimônio do Clube era da ordem de Cr\$ 20.000.000,00 (vinte milhões de cruzeiros) e a receita mensal atingia o limite de Cr\$ 36.000,00 (trinta e seis mil cruzeiros).

Em 1978, isto é, nos dias de hoje, após a construção desta nova sede, totalmente equipada e em pleno funcionamento, o patrimônio ultrapassa a marca dos Cr\$ 260.000.000,00 (duzentos e sessenta milhões de cruzeiros) e a receita mensal supera o total de Cr\$ 1.200.000,00 (um milhão e duzentos mil cruzeiros).

Vale assinalar, porém, que, para realizarmos essa impressionante transformação, tivemos a felicidade de constituir uma equipe do mais elevado gabarito, com a qual conseguimos concretizar um sonho que durou mais de vinte e cinco anos.

Permitam-nos Vossas Excelências enfatizar a nossa satisfação, a propósito do trabalho desempenhado pelos ilustres Oficiais e colaboradores eméritos que integram a Diretoria do Clube e seus Órgãos Auxiliares. Ao enumerarmos os nossos dignos e distintos companheiros de labuta, cumprenos o dever de agradecer-lhes, de viva voz, a excepcional e prestimosa colaboração, sem a qual não teríamos atingido o nível de realizações que alcançamos até o dia de hoje.

São eles:

- Vice-Presidente — Major-Brigadeiro Alberto Costa Mattos.
- Diretor do Departamento de Finanças — Coronel Colmar Campelo Guimarães.
- Diretor do Departamento Técnico-Cultural — Major-Brigadeiro Raphael Leocádio dos Santos, tendo como auxiliar imediato o Brigadeiro Manoel Borges Neves Filho.
- Diretor do Departamento Social — Coronel Jorge Abiganem Elael.
- Diretor do Departamento Jurídico — Coronel Dalvino Camilo da Guia, auxiliado pelos ilustres advogados, Doutor Antonio Hélio de Oliveira e Abrahim de Almeida Alli.
- Diretor do Departamento Desportivo — Coronel Ricardo Curvello de Mendonça.

— Diretor do Departamento de Secretaria — Major Ivan de Lanteuil.

— Diretor do Departamento de Relações Públicas — Major Ubiratan Cavalheiro de Oliveira.

— Diretor do Departamento Patrimonial — Coronel Hiram Magalhães.

— Diretor do Departamento Beneficente — Brigadeiro José Carlos D'Andreta, tendo como tesoureiro o Tenente Manoel Marinho Ferreira.

— Diretor da Carteira Hipotecária e Imobiliária — Brigadeiro Ubaldo Tavares de Farias, tendo como colaborador o Coronel Herval da Costa Bezerra.

— Diretor da Cooperativa de Carros — Major Newton Dias Guimarães.

— Diretor da Sede Desportiva — Major Aristônio Gonçalves Leite.

A transformação daquele sonho em realidade, entretanto, não teria sido completa se não houvéssamos contado com o empenho e desejo do Excelentíssimo Senhor Secretário-Geral do Ministério da Fazenda, Doutor José Carlos Soares Freire, bem como com o interesse e a boa vontade do então Presidente da Caixa Econômica Federal, hoje Presidente do Banco do Brasil, Doutor Karlos Rischbieter, e a excepcional e eficiente colaboração do Doutor Gil Macieira, Diretor de Operações da Caixa Econômica Federal, e do Doutor Alvaro Ferdinando

O Prefeito, Dr. Marcos Tamoyo, ladeado pelos Tenentes-Brigadeiros-do-Ar Sylvio Gomes Pires e Antonio Geraldo Peixoto, vendo-se, ainda, o Major-Brigadeiro-do-Ar Luiz Carlos Aliandro, o Presidente do Clube, Major-Brigadeiro-do-Ar RR, Francisco Bachá, e o Brigadeiro-do-Ar RR Almir dos Santos Policarpo.



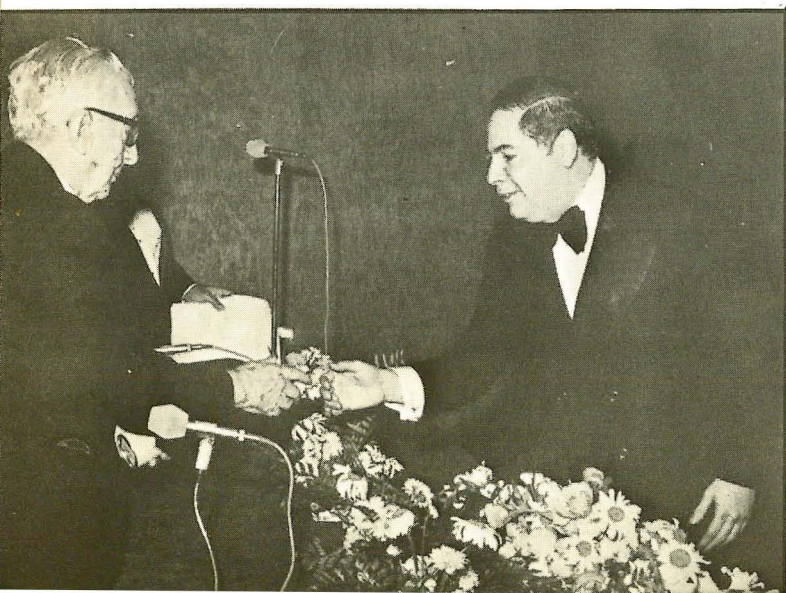


Vista Geral do Salão de Festas

Duarte Barcelos, Superintendente de Operações Especiais. Houve, realmente, uma feliz convergência de boa vontade e comunhão de esforços, envolvendo não apenas a Diretoria do Clube de Aeronáutica, mas a decidida adesão dessas ilustres autoridades que se tornaram espontaneamente credoras da nossa estima e do nosso mais justo reconhecimento.

Vive agora o Clube de Aeronáutica uma nova fase da sua existência, dotado que está da capacidade de gerar receitas, compatíveis com as necessidades da Agremiação. Nunca perdemos de vista que tudo deve ser conduzido em benefício do nosso quadro social, de tal sorte que a letra do Estatuto seja traduzida em ações visíveis a todos, no caminho permanente de cada vez mais estreitar os

O Presidente do Conselho Deliberativo, Marechal-do-Ar Fábio de Sá Earp, entrega ao Dr. José Carlos Soares o Título e a Carteira de Sócio Honorário do Clube de Aeronáutica



laços de união e solidariedade entre Oficiais da Força Aérea Brasileira, bem como entre os Oficiais das outras Forças Armadas.

Devido a circunstâncias, que pelos nossos associados facilmente podem ser ávaliadas, a maioria dos Diretores deste Clube é constituída de companheiros da Reserva Remunerada. Isto acontece também nas entidades congêneres, o Clube Militar e o Clube Naval, pois é comprêensível que os companheiros da ativa se acham empenhados em tarefas absorventes, inadiáveis e difíceis, de tal maneira que de fato não lhes sobra tempo para o exercício de funções executivas nesta Agremiação. Mas aqui nesta Casa, que não pertence a este ou aquele grupo, onde não existem preconceitos de ativa ou reserva, pois todos afinal pertencemos a esta grande família que é a Força Aérea Brasileira, traço de união marcante na vida de todos nós, permanece ininterruptamente acesa a chama do ideal comum: a união que não deve jamais ser violada entre todos os camaradas da comunidade aeronáutica deste grande País.

É assim, pois, com o pensamento voltado para a estima e a solidariedade que devem presidir as ações de todo o nosso prezado quadro social, que fazemos o sincero apelo no sentido do aprimoramento da nossa convivência cotidiana, em benefício da coesão e do crescente prestígio da própria Força Aérea Brasileira.

— Agora, antes do encerramento desta Sessão, como testemunho da gratidão do Clube de Aeronáutica temos a honra de participar que o Egrégio Conselho Deliberativo, em sua Sessão de n.º 277, de 02 de janeiro de 1978, conferiu, pelos serviços relevantes prestados, o Título de "SÓCIO HONO-

RÁRIO", que simboliza o reconhecimento deste Clube àqueles que tanto contribuíram para a consolidação desta nova sede, compatível com os levantados ideais desta entidade de classe, às seguintes personalidades:

Doutor José Carlos Soares Freire

Doutor Karlos Rischbieter

Doutor Gil Macieira

Doutor Alvaro Ferdinando Duarte Barcelos

Mais uma vez agradecemos o comparecimento das altas autoridades e de todos aqueles que vieram nesta noite de gala trazer a sua solidariedade e a sua simpatia, justamente nesta data em que o nosso Clube completa 32 anos a serviço do conagraamento da Família Aeronáutica e da sua constante comunhão de propósitos com os nossos irmãos do Exército e da Marinha. Temos a grande honra de recebê-los e desejamos que todos participem alegremente da Recepção de Gala que a seguir acontecerá no Salão de Festas."

Esta Revista publica, a seguir, o Anexo ao Discurso da Sessão Magna de 5 de agosto de 1978, pois muito embora o mesmo não tenha sido pronunciado na mesma ocasião, a fim de não fatigar os presentes, merece plena divulgação, tendo em vista que se trata de extensa prestação de contas da atual Diretoria, relativamente aos últimos doze meses de gestão.

Tenentes-Brigadeiros-do-Ar Sylvio Gomes Pires e Victor Didrich Leig, Major-Brigadeiro-do-Ar Ciro de Souza Valente, acompanhados de familiares



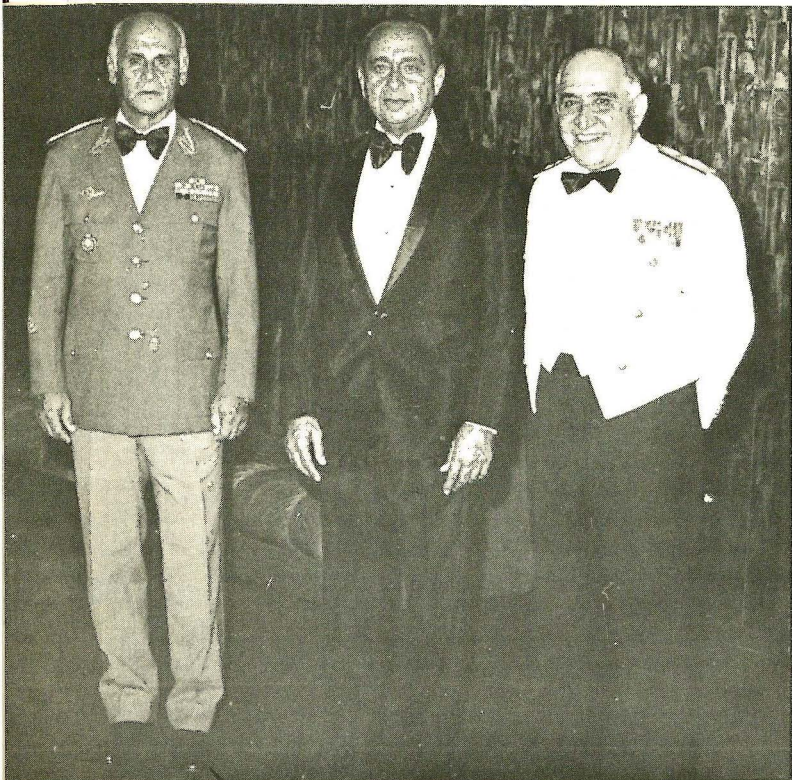
O Tenente-Brigadeiro-do-Ar Antonio Geraldo Peixoto entrega o Título e a Carteira de Sócio Honorário ao Dr. Alvaro Ferdinando Barcelos

O ANEXO

"— O DEPARTAMENTO JURÍDICO continua obtendo grandes progressos na solução dos problemas que lhe estão afetos:

1) — Com relação ao "affaire" Hotel Internacional do Galeão, o processo arrasta-se com grande lentidão, sendo, permanentemente, procrastinado seu andamento pela parte "ex adversa". No momento atual, encontra-se com vistas ao advogado da parte oposta, após trabalhosas diligências





Os Presidentes dos três Clubes que congregam: Marinha, Exército e Aeronáutica

para movimentar o processo. Neste primeiro semestre foram tomadas as seguintes providências pelos Advogados do Clube:

a) — **Em 02/Fev/78**, foi requerido o desentranhamento de documentos não conferidos pela parte "ex adversa";

b) — **Em 28/Fev/78**, foi peticionado ao Juízo da 1.^a Vara Federal, "chamando o processo à ordem", tendo em vista que a escrevente, por engano, desentranhou erradamente as peças do referido processo;

c) — **Em 09/Mai/78**, foi peticionado ao Juízo, requerendo a devolução do processo, de vez que o mesmo se encontrava com a parte oposta com prazo vencido. Para essa providência o Clube pagou custas de Cartório e Oficial de Justiça. Malgrado essa providência, novamente se encontra fora do Cartório o citado processo, para vistas ao Advogado da Ré.

2) — No que tange à Administração do PARQUE DAS GARÇAS, foi construída, por esta e o Clube, uma casa para o vigia do loteamento, em virtude do mau estado em que se encontravam as instalações da Sede do Aeródromo de Bagatelle.

3) — Quanto à legalização dos terrenos adquiridos pelos nossos consócios no Parque das Garças, em Cabo Frio, foram lavradas e devidamente registradas no Registro Geral de Imóveis daquele Município 150 escrituras, estando em fase de processamento 20 novas escrituras. A Administração do loteamento conta, hoje, com 260 filiados contribuintes que usufruem das vantagens preconizadas pelo Regulamento aprovado em Assembleia Geral Extraordinária, realizada em 17 de setembro de 1977.

— A CARTEIRA HIPOTECÁRIA E IMOBILIÁRIA prossegue no seu programa de construção, com a

finalidade de proporcionar aos nossos associados a aquisição da casa própria, apresentando os seguintes resultados:

A CHICAER, que funciona integrada ao Sistema Financeiro da Habitação, tem como preocupação atual adaptar as condições econômicas dos associados, que se candidatam à aquisição de um apartamento, às exigências daquele Sistema.

O financiamento máximo permitido pelo BNH é de 3.500 UPC, que em moeda equivale hoje, a Cr\$ 976.640,00.

Para se obter esse financiamento — por sinal, menor do que o preço de um apartamento do tipo 3 quartos construído na zona sul — o Sistema Financeiro exige que o candidato possua uma renda familiar de Cr\$ 37.000,00.

No caso particular dos Oficiais da Aeronáutica, sabemos ser quase impossível, pois essa importância somente é atingida por aqueles que se encontram no final de suas carreiras, tais como Coronéis ou Brigadeiros. Continuando esta situação, os Tenentes, Capitães e Majores estão praticamente impossibilitados de adquirir apartamentos financiados pelo BNH.

A fim de minorar essa situação aflitiva, a Carteira vem, atualmente, dividindo a execução de cada programa de construção em duas partes: na 1.^a, que corresponde ao período de construção, o associado paga determinada parcela mensal à própria Carteira, para custear o andamento da obra. Na 2.^a, que se inicia após a entrega das chaves, é a fase do financiamento propriamente dito, é feita através das Financeiras Cofrelar ou Apex.

Em que pese todas essas dificuldades, a Carteira vem conseguindo manter um nível de construção compatível com a condição social dos Oficiais da Aeronáutica.

1) — Contratos assinados para compra e construção de novos Edifícios:

a) — Rua São Miguel, 335 — Tijuca — para construção de 3 Blocos com 8 andares e 133 apartamentos. A obra está a cargo da Construtora Marajá S/A, com entrega prevista para 18 meses.

b) — Rua Gen. Ribeiro da Costa, 16 — Leme — com projeto aprovado, para construção de 1 Bloco com 44 apartamentos de 4 quartos. A construção está a cargo da Firma João Fortes Eng., com início previsto para setembro próximo.

c) — Rua Euclides da Rocha (lotes 1 e 4) — Copacabana — para construção de 48 apartamentos, a cargo da Firma João Fortes Eng. (Projeto).

d) — Rua Vice-Governador Rubem Berardo (esquina da Rua Padre Leonel Franca) — Gávea. Ali serão construídos 3 Blocos com 11 pavimentos cada um e 264 apartamentos na totalidade. O projeto será executado pela Firma João Fortes Eng.

2) — Entrega de novos Edifícios:

a) — Em 30/Set/77, foram entregues 98 unidades de apartamentos do Edifício construído na

Rua Mário Portela, 161 — Laranjeiras, composto de 3 quartos, dependências e vaga de garagem.

b) — Em 30/Out/77, foram entregues 32 unidades de apartamentos do Edifício construído na Rua Visconde de Ouro Preto n.º 34, em Botafogo, com peças idênticas às dos de Laranjeiras.

A Carteira ultima os preparativos para entregar a seus associados os Edifícios das Ruas Marechal Mascarenhas de Moraes n.º 191, em Copacabana, com 80 apartamentos, e Santa Clara n.º 431, também em Copacabana, com 144 apartamentos, todos de 3 quartos, sala, dependências e vaga de garagem.

— A COOPERATIVA DE CARROS distribuiu aos nossos consociados 92 automóveis e 101 aparelhos de televisão. Sua situação econômico-financeira é boa, tendo apresentado um superavit de Cr\$ 184.424,28.

— A SEDE DESPORTIVA, onde se acham alojados os Departamentos Desportivo e de Facilidades, graças à dedicação do Diretor de Sede, Maj Aristônio Gonçalves Leite, continua a apresentar sensíveis progressos no atendimento aos nossos sócios, cujas melhorias são enumeradas a seguir:

1) — Divisão das esquadrias de ferro, das janelas externas do Restaurante num total de 34 vãos, com a retirada, corte e colocação dos vidros com os novos separadores de ferro galvanizado.

2) — Reforma geral de 132 cadeiras do Restaurante, com novo estofamento nos assentos e encostos e pintura a duco em toda a estrutura.

3) — Colocação de quatro luminárias apropriadas, no salão de jogos. Colocação de exaustor no salão de jogos.

4) — Instalação de um aparelho de televisão de 26", colorida, no salão de jogos.

5) — Reforma do "placard" das cestas de basquetebol.

6) — Pintura geral da parte externa do Hotel e do Salão Azul.

7) — Pintura geral de toda a parte interna e externa da Sede.

8) — Demolição de todo o teto das instalações do Pavilhão da Administração da Sede com rebaimento a gesso.

9) — Colocação de vicratex em todas as instalações do Pavilhão da Administração.

10) — Colocação de multipiso em todo o piso do prédio da Administração.

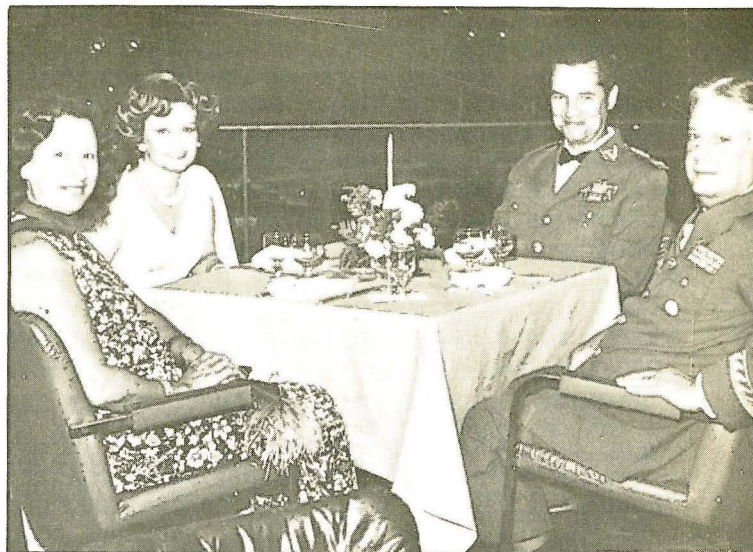
11) — Retirada e reforma de todas as persianas do Pavilhão da Administração.

12) — Instalação do sistema de som no Pavilhão da Administração.

13) — Instalação de uma sala de cursos com 50 cadeiras estofadas e cromadas.

14) — Término das obras civis do Kanekinho, cujas despesas foram custeadas pelo Ministério da Aeronáutica.

15) — Construção da cabina de som do Kanekinho e instalação de uma sofisticada mesa com o mais moderno equipamento, inclusive oito caixas acústicas.



O Major-Brigadeiro-do-Ar e Senhora Walter Feliu Tavares e o General e Senhora Souza Mendes

16) — Aquisição e instalação do equipamento de copa do Kanekinho, composto de um balcão frigorífico, um fogão industrial de quatro bocas, uma coifa e um exaustor.

17) — Complementação dos equipamentos de 4 banheiros para os usuários do Bar Kanekinho.

18) — Reforma e pintura, a pistola, de 15 cadeiras espreguiçadeiras colocadas no "Solário", na parte superior do Kanekinho.

19) — Reforma e pintura, a pistola, de 25 cadeiras de fibra de vidro, colocadas no salão do Kanekinho.

20) — Reforma do banheiro masculino com retirada dos azulejos antigos e colocação de azulejos em cor, com substituição de lavatórios, espelhos e arandelas.

21) — Reforma do banheiro feminino, com substituição de 3 lavatórios, espelhos e arandelas.

22) — Rebaixamento a gesso dos tetos dos banheiros masculino e feminino.

23) — Reforma de parte de alvenaria do Hotel de Trânsito.

24) — Rebaixamento do teto do salão de estar do Hotel.

25) — Levantamento da carga elétrica instalada na Sede para implantação de uma casa de força com uma subestação, a fim de proporcionar a instalação de 21 aparelhos de ar condicionado nos quartos e apartamentos do Hotel.

26) — Abertura da coleta de preços para execução da obra citada no item anterior.

27) — Reforma de quatro bombas d'água e oito motores elétricos.

28) — Instalação de oito barracas e oito mesas de fibra de vidro fornecidas pela Antártica.

29) — Revisão geral do telhado do Hotel e do Salão Azul.

30) — Demolição do muro fronteiro às quadras com a instalação de mureta e gradil.

31) — Pintura de conservação das cercas,

paredes, janelas e cerâmica adjacentes à área do Kanekinho.

32) — Aquisição de 10 ventiladores de pé marca Contact, com 51c de diâmetro.

— O DEPARTAMENTO BENEFICENTE realizou empréstimos, sob consignação, num total de Cr\$ 652.591,98 e despendeu, com o Auxílio Família, a importância de Cr\$ 100.000,00. Por proposta do DEBE e aprovação da Diretoria do Clube, a partir de 01 de julho do corrente ano, a mensalidade do Departamento passou de Cr\$ 8,50 para Cr\$ 50,00, tendo sido o Pecúlio aumentado de Cr\$ 10.000,00 para Cr\$ 50.000,00.

— O DEPARTAMENTO TÉCNICO-CULTURAL vem cumprindo a sua missão e, graças ao esmero com que é elaborada a nossa Revista Aeronáutica, continua crescendo o interesse na sua aquisição, não só por parte de organizações nacionais como estrangeiras. Por outro lado, a ativação de cursos especiais vem despertando o interesse de crescente número de associados e de muitos convidados.

— O DEPARTAMENTO DE SECRETARIA apresentou, durante o período considerado, o seguinte movimento:

- 1) — Cartão de Estacionamento: 481
- 2) — Carteiras Sociais: 640
- 3) — Sócios Demitidos, a pedido: 94
- 4) — Sócios Desligados: 57
- 5) — Sócio Punido: 1
- 6) — Sócios Admitidos: 147
- 7) — Correspondência Recebida: 554
- 8) — Correspondência Expedida: 784
- 9) — Falecimento de Sócio: 20
- 10) — Sócios Remidos: 259
- 11) — Sessões da Diretoria: 30
- 12) — Sessões do Conselho Deliberativo: 5
- 13) — Sessões do Conselho Fiscal: 15
- 14) — Sessão Magna: 1

— O DEPARTAMENTO DE FINANÇAS, a cujo cargo estão os serviços de Contabilidade e Tesouraria, apesar do crescente volume de trabalho e responsabilidade, proveniente do aumento advindo de novas receitas com a inauguração da Sede Social, vem cumprindo, de maneira excepcional, suas tarefas, graças à dedicação e esforço de seu pessoal.

No que tange à referida Sede, para torná-la operacional desde a execução dos Projetos Operacionais até o dia de hoje, incluindo-se todos os móveis e utensílios e equipamentos necessários ao seu perfeito funcionamento, foram efetuados os seguintes pagamentos:

	Cr\$
Ministério da Aeronáutica	10.118.400,04
Term-Ar	2.349.493,82
Leal Son	332.604,00

Ericsson do Brasil	193.137,70
Elevadores Otis	71.412,00
Aquecedores Cumulus	15.600,00
Seita Engenharia	45.000,00
Hospitec	960.000,00
Servenco	1.923.794,98
Telerj	98.880,00
Hoos Máquinas e Motores (Gerador)	305.075,50
Frete do Gerador	5.325,63
Notema	1.200,00
Gessoforro	19.790,00
Sonorização	1.500.000,00
Jardins	40.560,00
Neuza Scher	114.300,00
Laufer	18.306,00
Persianas	44.521,46
Tapeçaria Sumaré	5.280,00
Decorações Abreu	63.996,29
MG 500	360.000,00
W. Silva Silva	5.400,00
Prensa	3.097,50
Telerj	23.976,00
Papel de Parede	13.025,00
M. B. Ferreira	9.768,00
Caldas Decorações	50.000,00
Diversos	400.000,00
Minister Decorações	882.854,70
Grasselli Bruno	472.968,00
Caixa Econômica Federal (Juros) ..	1.053.560,00
Tapetes São Carlos	135.000,00
Móveis Cimo	2.270.000,00
Controtec	38.891,28
Diviron	117.511,00
Tele Rio	82.140,00
Globex Utilidades	146.890,00
Preciosa Decorações	186.890,40
Carlo Montalto	225.840,44
Decorações Rio de Janeiro	69.405,00
Kampella Móveis	33.804,00
Vidraçaria Federal	22.622,00
Erpla Revestimentos Plásticos ...	25.000,00
Cia. Esp. Moderna	4.363,14
Engetran	76.798,80
Phenix	51.649,27
Erpla Revestimentos Plásticos	22.905,22
Prestige Decorações	41.683,20
Voog	234.524,68
Perfumaria 7 de Setembro	20.250,00
Eletrolux	13.450,00
Delka Decorações e Revestimentos	14.716,80
Refrig. Ind. de Máquinas	18.000,00
Vicratex	37.371,36
Reaes Engenharia	32.760,00
Embrason	32.240,00
Stampa Ind. de Madeira	8.823,00
Projected Sound Ltda.	25.000,00

25.489.856,21

— A inauguração da Sede Social proporcionou

ao Clube arrecadar quantias vultosas, resultantes dos seguintes arrendamentos e aluguéis:

1) — **Banco Crefisul de Investimentos**, correspondente ao aluguel dos 9.º e 10.º pavimentos, no período de 15.12.75 a 15.06.78, o Clube recebeu a quantia líquida de Cr\$ 5.057.633,00 (cinco milhões, cinqüenta e sete mil, seiscentos e trinta e três cruzeiros).

2) — **Brastur Hotéis e Restaurantes**, correspondente ao aluguel dos 34.º e 35.º pavimentos, no período de 08.10.75 a 30.06.78, o Clube recebeu a quantia líquida de Cr\$ 948.861,24 (novecentos e quarenta e oito mil, oitocentos e sessenta e um cruzeiros e vinte e quatro centavos).

3) — **Hotel Ambassador Santos-Dumont Ltda.**, correspondente ao arrendamento dos 5.º, 6.º e 7.º pavimentos, no período de 22.08.77 a 30.06.78, o Clube recebeu a quantia líquida de Cr\$ 613.820,00 (seiscentos e treze mil, oitocentos e vinte cruzeiros).

4) — **Motta Refeições Industriais Ltda.**, correspondente ao arrendamento do 2.º pavimento, no período de 31.08.77 a 30.06.78, o Clube recebeu a quantia líquida de Cr\$ 449.490,85 (quatrocentos e quarenta e nove mil, quatrocentos e noventa cruzeiros e oitenta e cinco centavos).

— No período de 1.º de janeiro a 30 de junho de 1978, movimentamos as seguintes importâncias:

	Cr\$
Saldo em 31.12.77	1.381.863,01
Recebido no período de 01/01 a 30.06.78	13.999.327,04
	15.381.190,05
Pago em igual período	14.749.346,08
Saldo em 30.06.78	631.843,97

A Diretoria do Clube, no desejo de melhorar os serviços do Departamento, assinou contrato com a firma Aluizio Costa, a fim de executar as tarefas da Seção de Contabilidade com a respectiva mecanização da escrituração, a partir do mês de janeiro de 1978. Foram, também, contratados

os serviços de Auditoria permanente com a firma Auditoria Brasileira Ltda., com os quais esperamos apresentar os balancetes e balanço anual nos moldes regulamentares.

Após a apresentação deste resumo de nossas atividades, esperamos haver contribuído com nossa modesta participação, para o engrandecimento do nosso Clube."

Encerrada a Sessão Solene, dirigiram-se todos ao Salão de Festas do 2.º andar e ao seu Mezanino, este último destinado às altas autoridades, iniciando-se, então, a Recepção de Gala. A excelente orquestra contratada pelo Clube passou a tocar as boas músicas do seu repertório, enquanto os garçons se movimentavam servindo bebidas e canapés. Em seguida, foi servido o jantar americano, composto de variados pratos frios e quentes, tudo muito bem apresentado e que sem dúvida agradou a todos os que participaram da festa.

Gostaríamos de mencionar as ilustres presenças que honraram o Clube nessa noite muito agradável, a começar pelo Prefeito do Rio de Janeiro, Dr. Marcos Tamyoy, bem como pelo Presidente do Clube Naval, Almirante-de-Esquadra Maximiano Eduardo da Silva Fonseca, e pelo Presidente do Clube Militar, General-de-Divisão Túlio Chagas Nogueira. Causou igualmente grande satisfação o comparecimento de expressivo número de oficiais-generais e de oficiais-superiores da ativa da Força Aérea Brasileira, também acompanhados de suas esposas, tendo havido assim a atmosfera de perfeito conagração com os demais membros da grande família aeronáutica.

A nossa reportagem colheu muitas fotos, tanto na Sessão Solene como na Recepção de Gala, de maneira que muitas delas vão estampadas neste número para maior realce destas notas. Sem dúvida alguma o 32.º aniversário do Clube de Aeronáutica foi muito bem comemorado e tudo serviu para evidenciar que esta entidade de classe permanece fiel aos alevantados propósitos que serviram de motivação aos seus beneméritos fundadores.

Vista parcial da Sede Desportiva, vendo-se o "Kanequinho"





Para descobrir revólveres e outras armas, um guarda de segurança no Aeroporto Nacional de Washington, DC, revista um passageiro com um portátil detector de metal.

A LUTA INTERNACIONAL CONTRA O SEQÜESTRO

Por Lester L. Wolff

(O Congressista Wolff, delegado dos Estados Unidos junto às Nações Unidas, é membro da Câmara dos Representantes, onde preside a Subcomissão de Assuntos da Ásia e Pacífico da Comissão de Relações Internacionais e a Comissão sobre Abusos e Controle dos Narcóticos)

Acreditam os Estados Unidos em que toda a comunidade mundial, sem exceção, tem imediato e direto interesse na tomada de uma ação coletiva eficiente contra o seqüestro e outros atos ilegais que interferem com a aviação civil.

Foi com propriedade e oportunidade que as Nações Unidas deram a mais séria atenção a esse problema, que transpõe todas as fronteiras e ameaça a vida de cidadãos de todos os

países, independentemente de sua estrutura ou orientação política.

A Assembléia Geral das Nações Unidas aprovou, recentemente, por consenso, uma resolução que condena a pirataria aérea e pede aos governos que tomem medidas para melhorar a segurança e concordem em processar ou extraditar os seqüestradores. Até que ponto promove a resolução a luta internacional contra os seqüestros?

Primeiro, eu diria que o governo dos Estados Unidos recebeu com satisfação a clara e inequívoca denúncia de seqüestro contida na resolução. O firme consenso internacional que se expressou em tal resolução, condenatório desses atos ilegais, terá importante efeito de dissuasão para aqueles que se valem desta forma particularmente execrável de violência contra inocentes e indefesos, e também para aqueles que apóiam

esses atos. Além disso, a medida das Nações Unidas deve encorajar ainda mais os países a tomarem o tipo de ação vigorosa contra o seqüestro que, infelizmente, faltou em alguns casos.

Segundo, a resolução torna evidente que os Estados-Membros e a Organização Internacional de Aviação Civil (OIAC) devem tomar medidas imediatas para executar com mais eficiência os padrões, práticas e normas de segurança estabelecidos pela OIAC para os aeroportos.

Terceiro, a resolução pede a todos os Estados que ainda não aderiram às três existentes convenções da OIAC contra o seqüestro que imediatamente aprovem e ratifiquem essas convenções. Em tal assunto, não pode haver razões para delongas. As vantagens mútuas desta forma de cooperação são cada vez mais evidentes.

Finalmente, reconhece a resolução que os membros das Nações Unidas, trabalhando dentro da estrutura da OIAC, devem dar a mais alta prioridade ao aperfeiçoamento de medidas adicionais que ampliem a segurança da aviação civil.

O governo dos Estados Unidos está satisfeito com a resolução que a Assembléia Geral das Nações Unidas aprovou. Entretanto, contém ela algumas frases que consideramos desnecessárias e irrelevantes. Mas, em seu todo, representa essa resolução um grande passo para a luta coletiva contra o seqüestro, por isso que incorpora uma unânime e categórica determinação da comunidade internacional de tomar novas medidas para prevenir o uso do terror (qualquer que seja o seu propósito), contra aqueles que se envolvem na aviação civil internacional. Concluíram os Estados Unidos que a resolução representa uma promessa de que nenhum Estado cooperará com os seqüestradores.

Poderia perguntar-se se as

médias que a resolução contempla terão, realmente, grande impacto sobre os seqüestros. Em nossa opinião, a resposta a tais perguntas só poderá ser um enfático "sim". Neste particular, citaria a experiência dos Estados Unidos em seu bem sucedido esforço contra o seqüestro dentro de nossas fronteiras. Em 1969, antes do estabelecimento das medidas de segurança destinadas a evitar incidentes deste tipo, houve 40 tentativas de seqüestro de aviões civis norte-americanos, 33 dos quais tiveram êxito. Em 1973, um ano depois de se tornarem obrigatórias rigorosas medidas de segurança em todos os aeroportos norte-americanos, o número de incidentes desceu a dois. Em 1976, registraram-se também apenas dois incidentes. Esses números falam por si mesmos.

Examinando em amplas bases mundiais a atual situação, vemos que o número de seqüestros voltou novamente a crescer, e que as frouxas medidas de segurança nos aeroportos são responsáveis pela maioria desses incidentes. As cifras são alarmantes. Este ano, dos 28 seqüestros de aviões registrados até agora, contra 16, durante todo o ano de 1976, 20 podem ser atribuídos a falhas no processo de "joeiramento" dos passageiros.

Não houve nos Estados Unidos, desde 1973, nenhum seqüestro que possa ser atribuído à não-apreensão de revólveres e outras armas, durante o processo de "joeiramento" dos passageiros. Devo dizer que os Estados Unidos sempre estiveram e estão dispostos a compartilhar sua experiência nesta área com os outros países interessados. Por exemplo, os Estados Unidos ofereceram a outros países suas técnicas de "joeiramento", equipamentos e processos de teste, e, até agora, 36 deles já se valeram desse oferecimento.

Ao pedir à OIAC que estabeleça medidas adicionais para

aumentar a segurança da aviação civil internacional, a resolução das Nações Unidas abre caminho a novas iniciativas dentro daquela respeitada e imparcial organização. Entre as medidas que acreditamos deve a OIAC tomar, estão:

— Melhoramento dos atuais padrões da OIAC de "joeiramento" dos passageiros, para exigir-se, especificamente, o "joeiramento" de todos os passageiros e bagagens em todos os vôos, nacionais e internacionais.

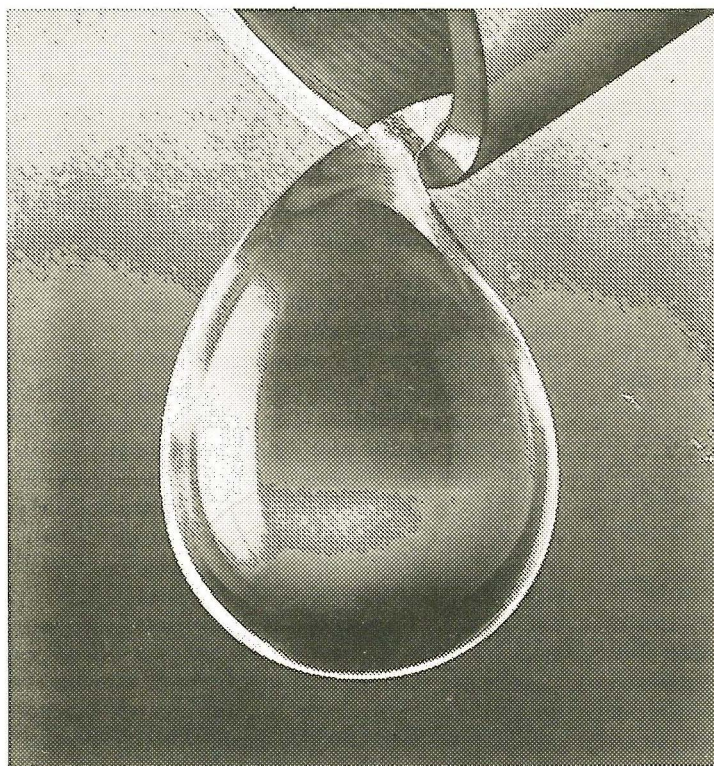
— Elevação de certas práticas de segurança recomendadas pela OIAC ao **status** de padrão, inclusive: a) cláusula de execução da lei em apoio da segurança aérea, e b) cláusula de segurança para avião sob ameaça de seqüestro ou sabotagem.

— Continuação da ênfase que a OIAC vem dando à adesão universal às Convenções de Haia (seqüestro) e Montreal (sabotagem), bem como à ratificação mundial de ambas. Tal medida eliminaria, efetivamente, a segurança nos céus para os criminosos do ar.

Ao aprovar essa resolução, as Nações Unidas deram um grande passo para frente. No entanto, temos diante de nós sério trabalho. Será um desserviço aos interesses de cada membro das Nações Unidas, se esta oportunidade de fortalecer a segurança da aviação civil internacional não se traduzir em termos práticos, utilizando-se da existente estrutura internacional e bilateral de que se dispõe para isto.

Os Estados Unidos estão prontos para apoiar o espírito e letra dessa resolução. Esperamos que outros se juntem a nós, em benefício de todos os viajantes internacionais da aviação civil, na realização de uma medida maior de segurança contra os seqüestros terroristas.

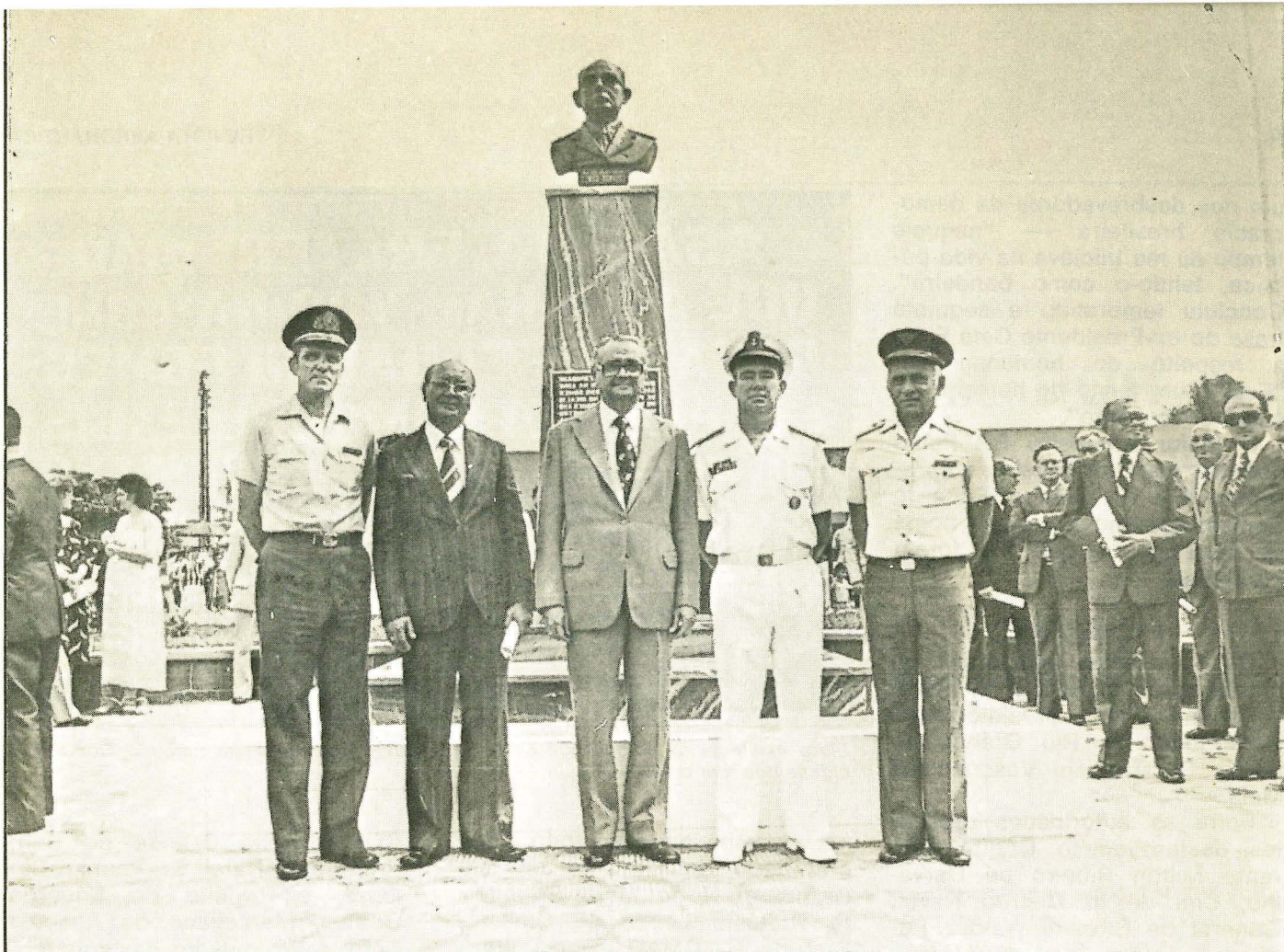
Pode ser a gota d'água



O combustível de amanhã só depende de nós.
E cada gota é fundamental. A que se economiza
e a que é gasta inutilmente.
Só cabe a cada um de nós escolher. Ou multiplicar
cada gota que se poupa ou desperdiçar a que
um dia pode ser
a gota d'água.

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





Logo após a inauguração do Busto do Brigadeiro, na largo do CAN, a nossa reportagem reuniu; da esquerda para a direita; Brig Luiz Portilho Antony, Cmt do CATRE; Contra-Alte Milton Ribeiro de Carvalho, Cmt do 3.º DN; Governador Tarcísio de Vasconcelos Maia; Prefeito Antenor Neves de Oliveira e Gen Bda Waldir Pereira da Rocha, Cmt da 7.ª Bda de Inf Mtz

BRIGADEIRO EDUARDO GOMES

A solenidade de aposição do busto do Marechal-do-Ar Eduardo Gomes na praça da cidade, agora denominada Largo do CAN, foi realizada no dia 12 de junho p.p., com a presença de altas autoridades, civis, eclesiásticas, militares e do povo em geral.

Foi um dia de muita chuva, o que, entretanto, não empanou o brilhantismo da solenidade.

Após a missa realizada na matriz de N. S. de Fátima, a cerimônia prosseguiu no interior da própria igreja.

Comentavam os presentes: "até nisso colaboraram as chuvas para que a cerimônia se tornasse mais significativa e emocionante. Sendo o Brigadeiro Eduardo um grande católico, fer-

voroso e praticante, vai ficar contente quando souber deste episódio".

E, por feliz coincidência ainda, as chuvas terminaram, como se fosse programada, no exato momento em que terminaram os discursos no interior do templo, possibilitando, então, pudesse fazer-se a seguir o descerramento do busto e da placa na praça do CAN.

A cerimônia foi aberta pelo Prefeito da cidade de Eduardo Gomes — Antenor Neves de Oliveira, saudando o patrono da cidade e do CAN — Marechal-do-Ar Eduardo Gomes.

"Seu busto retrata, sem dúvida, uma imagem real dos seus feitos e do seu trabalho em favor do Brasil, servindo de exemplo

dignificante às novas gerações que, por certo, lhes seguirão seus objetivos de dedicação e amor à nossa Pátria".

Em seguida, o Governador Tarcísio Vasconcelos Maia recebeu o título de cidadão de Eduardo Gomes, pronunciando um discurso de agradecimento lembrando "que todo ato solene requer um pouco de emoção, principalmente aquele que era realizado na casa de Deus, onde se podia falar com o coração". Inicialmente, destacou a figura do eminente brasileiro Eduardo Gomes, como exemplo de brasilidade, citando o episódio dos 18 do Forte de Copacabana — o movimento de 5 de julho de 1922. "Eduardo Gomes foi grande soldado, grande patriota, criador do Correio Aéreo Nacional — um exemplo de cidadão".

Além de lembrar a sua figura idealista, o Governador aduziu em seu discurso que a passagem de maior significado do Brigadeiro foi em 1945, quando foi

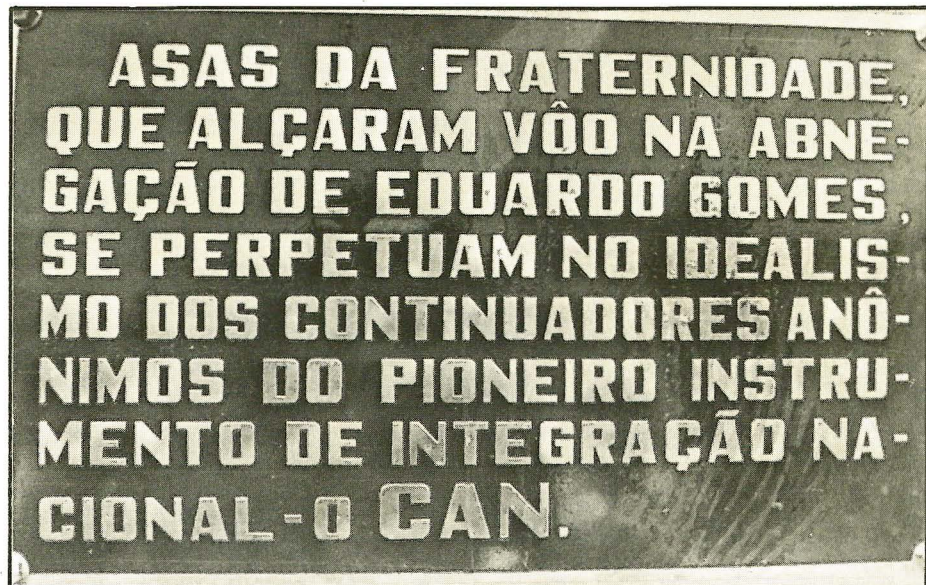
um dos desbravadores da democracia brasileira — “naquele tempo eu me iniciava na vida pública, tendo-o como bandeira”. Concluiu lembrando a seguinte frase do ex-Presidente Café Filho a respeito do homenageado: “Este é um misto de homem público e de santo”.

O Major-Brigadeiro RR Paulo Salema Garção Ribeiro, representando o Brigadeiro Eduardo Gomes, agradeceu em seu nome as homenagens que lhe foram tributadas.

PRESENCAS

Os convidados acorreram em massa, prestigiando o memorável acontecimento presidido pelo Governador do Rio Grande do Norte, Dr. Tarcisio Vasconcelos Maia.

Entre as autoridades presentes, destacavam-se: Contra-Almirante Milton Ribeiro de Carvalho, Cmt do III Distrito Naval; General de Brigada Waldez Pereira da Rocha, Cmt da 7.^a Brig Inf Mt; Brigadeiro Luiz Portilho Antony, Cmt do CATRE; Vice-Governador RN, Dr. Genivaldo Bar-



Placa existente na coluna que sustenta o Busto do Brigadeiro Eduardo Gomes, na cidade que tem o seu nome

ros, acompanhado de todo o secretariado do Governo do Rio Grande do Norte; Major-Brigadeiro Protásio Lopes de Oliveira, Cmt do I COMAR, representando o Ministro da Aeronáutica; Major-Brigadeiro Rodopiano de Azevedo Barbalho, Cmt do V

COMAR (Rio Grande do Sul); Prefeito de Natal, Dr. Vauban Bezerra, ex-Prefeito de Eduardo Gomes, Marceliano de Almeida Neto; e um número bastante significativo de militares das três Forças Armadas, Secretários e Vereadores.

Ambos veículos são de fama e reconhecimento mundiais. O Lockheed C-141 StarLifter do Comando de Transporte Militar da Força Aérea dos Estados Unidos e esta evocadora diligência tiveram um encontro na base aérea Norton, no deserto da Califórnia — A tripulação do Lockheed StarLifter tomou emprestada uma diligência instalada por motivo da cerimônia de abertura da sucursal bancária da Wells Fargo na região, para cobrir o percurso até a base aérea: e, de um veículo de quatro cavalos de força e capaz de desenvolver 40 quilômetros por hora, embarcaram nou- tro de 27 900 cavalos de força (na decolagem) e com velocidade superior a 650 quilômetros por hora. Para a tripulação do StarLifter foi uma experiência singular este meio de transporte para o local de trabalho.

TRANSPORTES HISTÓRICOS...



O TERRORISMO

E UMA COLETIVIDADE EM DOR

Newton de Góes Orsini de Castro — Cel Av

VLADIMIR LENIN proclamou que a humanidade tinha que se considerar em luta constante contra a civilização cristã à qual nos orgulhamos de pertencer. Preconizou que o terrorismo é meio de lograr o domínio das massas. Declarou que é através do terror que se procura cortar a vinculação existente entre a população e a administração pública, criando a desconfiança, o temor e o desrespeito pelas instituições.

Na ARGÉLIA, houve um dia em que os terroristas proibiram à população o uso do fumo, somente com a finalidade de medir a sua própria capacidade de infundir medo.

O terrorismo visa a amedrontar a população e simultaneamente desprestigiar as forças da ordem. É a violência sistematizada.

Se quisermos realmente defender a democracia, precisamos nos preparar para a luta que poderemos ter que travar, não esquecendo nunca que os métodos, os processos, a tática e a estratégia empregados pelos terroristas variam segundo as características conjunturais do meio em que operam.

A nossa observação do mundo contemporâneo mostra-nos que o terrorismo se diversificou, não sendo somente uma doutrina que busca justificar reações à "opressão" e ao "despotismo". Não representa sempre classes sociais ou políticas, mas, às vezes, poucos conspiradores fanáticos, que interpretam as diferentes ideologias de forma particular, irreconciliável e insana. No entanto, o terrorismo é sempre uma doutrina de destruição impiedosa. Subestimar e improvisar medidas de contenção podem conduzir uma Nação à desagregação social, política e econômica.

O terrorismo, contando com as garantias judiciais normais, poderá induzir até criminosos comuns, marginalizados, não pertencentes a qualquer segmento social, a criarem bandeiras políticas ou ideológicas, a fim de poderem, orgulhosamente, perpetrar crimes contra o patrimônio, contra o cidadão e contra a sociedade.

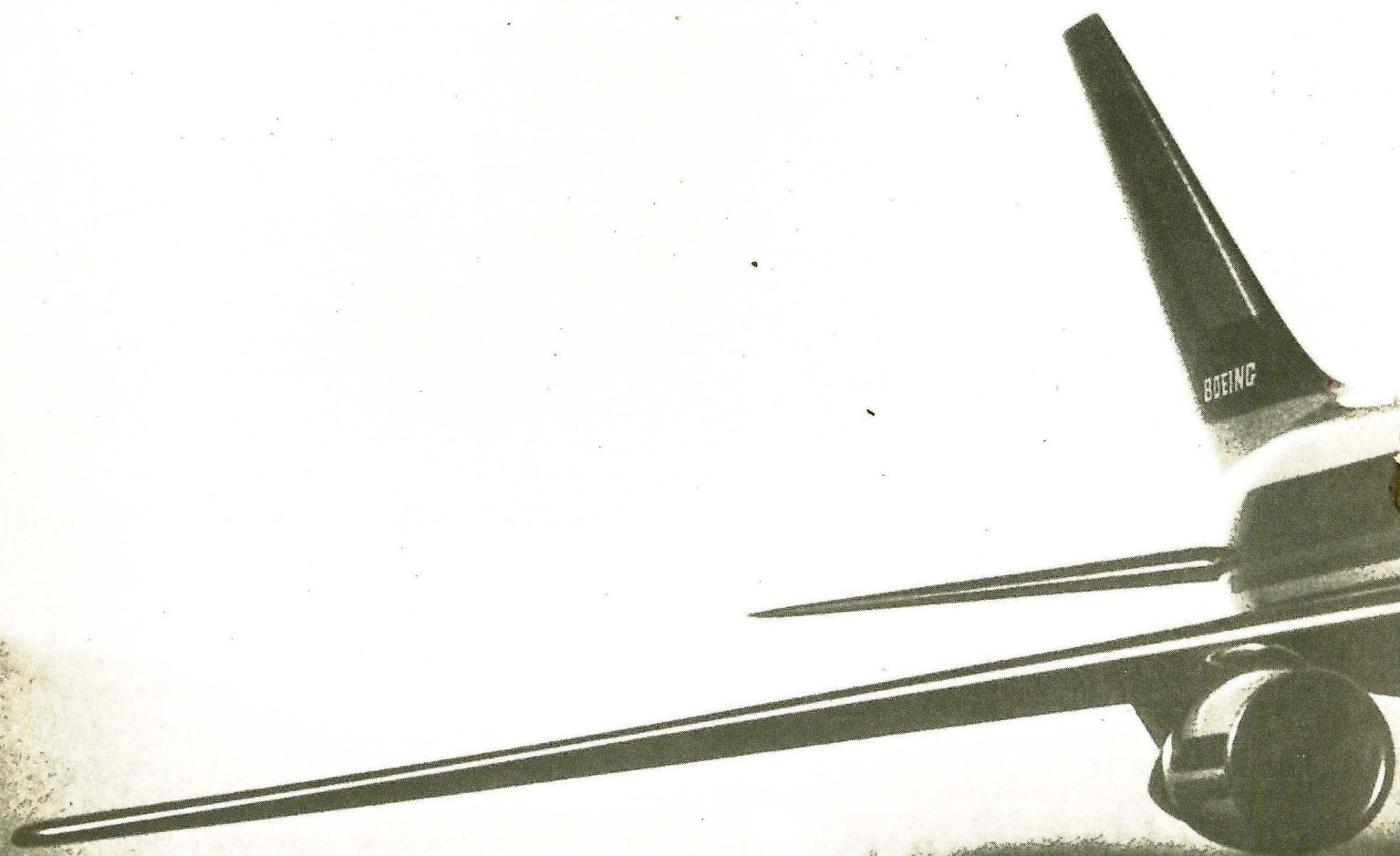
O terrorismo brutal e desumano ceifou a vida de ALDO MORO, obrigando uma civilização milenar e consentir no seu trucidamento para proteger toda a sociedade. Hoje é uma coletividade em dor.

O terrorismo é uma arma utilizada para desacreditar a sociedade, criando condições para, a prazo curto, impor transformações radicais das estruturas políticas, econômicas e sociais.

MANUILSKI disse que, à medida em que crescer o poderio da UNIÃO SOVIÉTICA, crescerá a atividade do Movimento Comunista Internacional. Afirmou que é preciso explorar a cobiça dos políticos e trabalhar cada vez mais os homens que somente aprenderam a manipular a palavra. Normalmente teorizam a realidade, facilitando o trabalho objetivo das frentes populares comunistas.

Inegavelmente, quando elites não possuem formação histórica de lutas e de sangue, ber como mentalidade estruturada na dor, criam um estado psicológico que as conduz a uma concepção teórica, fora da realidade. Deste modo, reflexamente, as suas atividades não são conduzidas tendo por base as reais causas e as prováveis consequências. Instintivamente não acreditam na possibilidade de ações opressoras e aterradoras, e não preparam a Nação para a luta.

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



A PRÓXIMA GERAÇÃO:

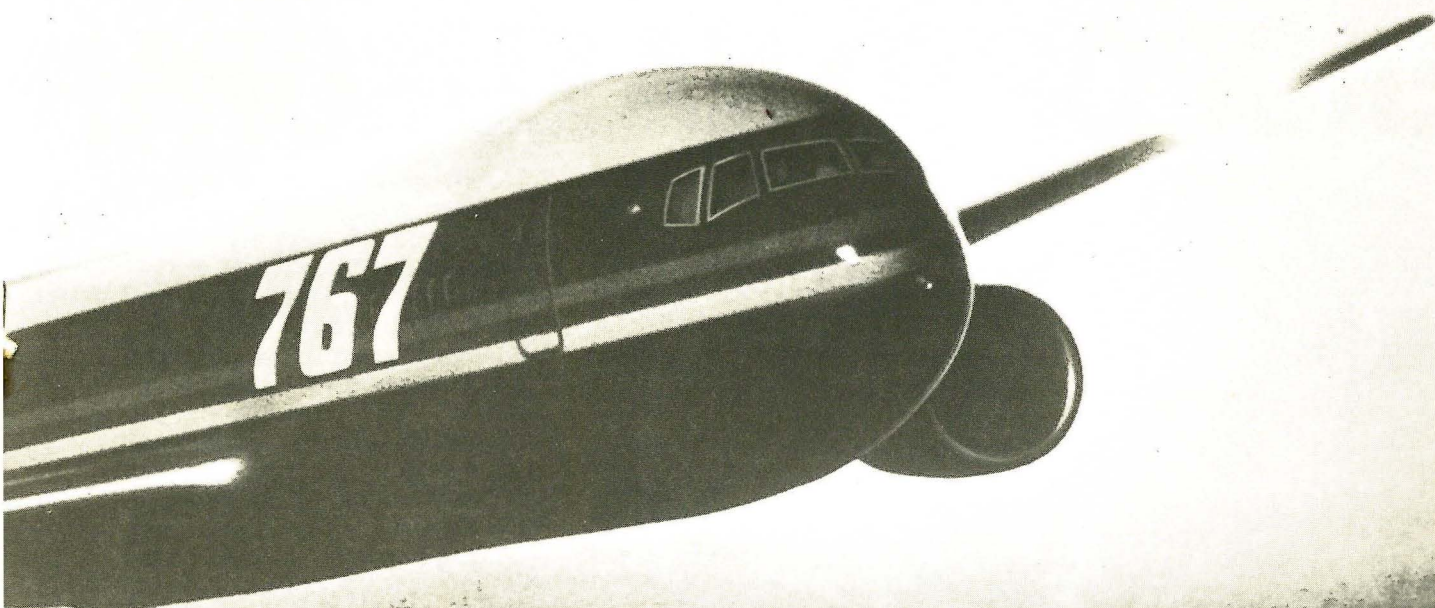
Com as primeiras encomendas do Boeing 767, a próxima geração de jatos comerciais torna-se uma realidade.

O 767 é um avião totalmente

novo.

Ele estabelece novos padrões de consumo de combustível, conforto e operação econômica nunca antes encontrados nos

jatos comerciais de médio alcance. Seus níveis de ruído serão iguais ou inferiores aos mínimos exigidos pelos mais modernos regulamentos.



O BOEING 767.

A ampla cabine de passageiros, com filas de sete assentos separados por dois largos corredores, oferece mais espaço individual, propiciando maior

conforto e privacidade.

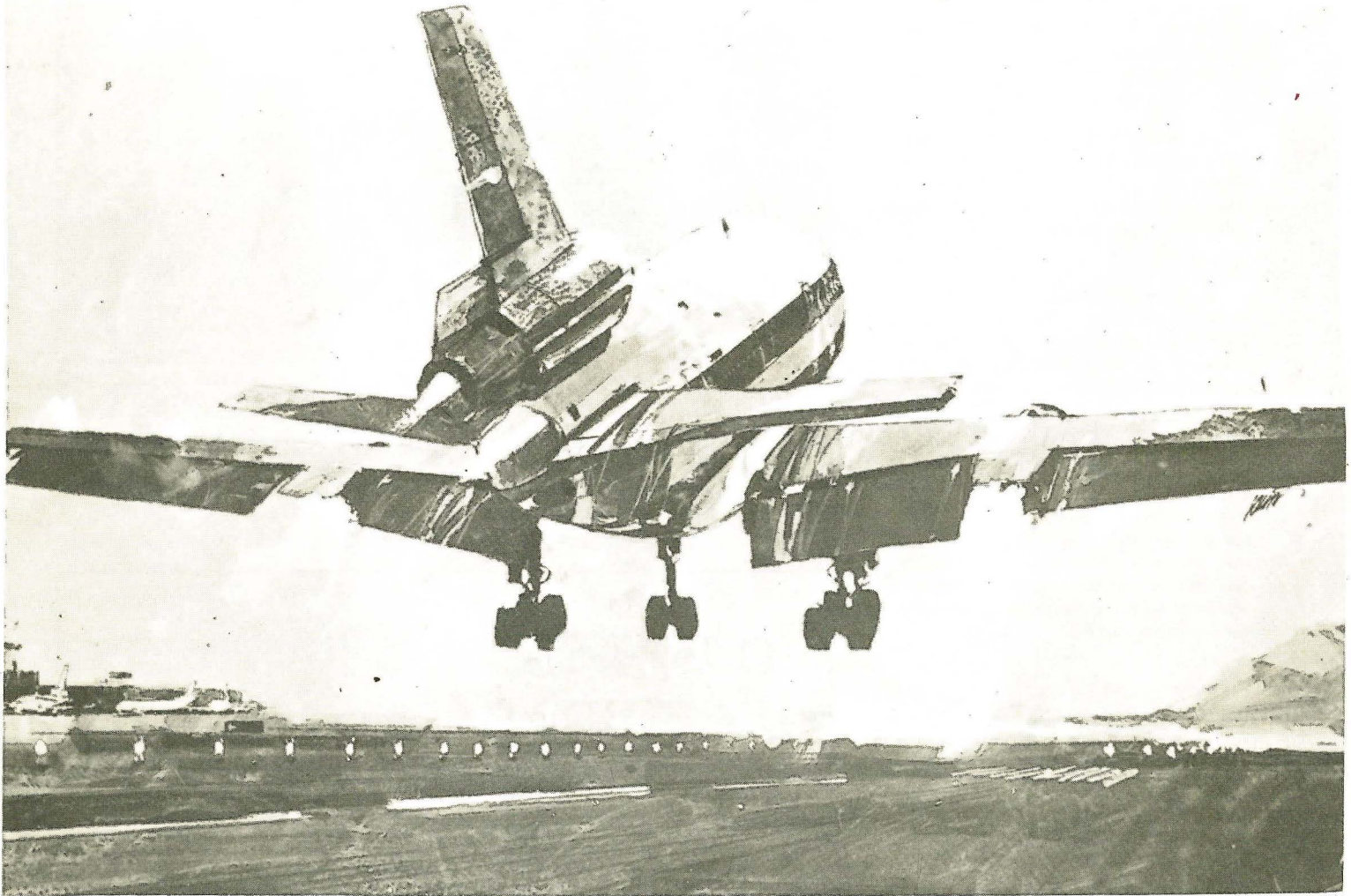
As entregas estão programadas para 1982, quando o 767 ocupará o seu lugar entre os outros membros da família Boeing:

o 727, o mais popular jato comercial da história; o 737, o "Pequeno Gigante"; e o 747, o "Rei dos Céus".

BOEING

Tornando o mundo menor

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.

Distinto grupo de senhoras de oficiais da Aeronáutica, sob a liderança da Sra. Norma Peixoto, esposa do Brig do Ar Marion de Oliveira Peixoto, passou a reunir-se mensalmente na Sede Desportiva do nosso Clube, com vistas ao maior conagraamento da Família Aviatória e a finalidades de assistência social. Diante do sucesso dos almoços mensais, foi resolvida a constituição da seguinte Diretoria: Presidente, Sra. Norma Peixoto; Vice-Presidente, Sra. Ignês Leigh; 1.^a Secretária, Sra. Elzina Brandão; 2.^a Secretária, Sra. Neide Augusto; 1.^a Tesoureira, Sra. Yara Peixoto, e 2.^a Tesoureira, Sra. Ibis Carvalho. Também foi organizado um Conselho que passou a contar com as seguintes senhoras: Maria Augusta Costa Mattos, Lourdes Lombardi, Sophia Helena Wanderley, Carmem Alvim, Elza Tavares, Carolina Rangel e Anna Moreira Lima.

Dessa maneira, pois, ficou constituída a Associação de Senhoras da Aeronáutica — ASA — cujo emblema é representado pelas asas da FAB, tendo ao

ASSOCIAÇÃO DE SENHORAS DA AERONÁUTICA



Junto ao microfone a Senhora Olga Braga (Viúva do Brig Newton Braga) agradece as flores que recebeu do Grupo de Voluntárias do HCA. Aparecem também na foto, a partir da esquerda, as Senhoras Ignês Leigh, Elza Marques Barbosa e Norma Peixoto.

Grupo de Voluntárias do HCA. Da esquerda para a direita: Sra. Eloah Gadelha, Sra. Maria de Lourdes Leal Veloso, Sra. Jurema dos Reis Fonseca, Sra. Norma Peixoto (Coordenadora do Grupo), Sra. Ana Maria Seixas, Sra. Lélia de Veiga Cabral Pinto, Sra. Cecy Viana Clementino e Sra. Elza Marques Barbosa





D. Iolanda Pereira de Oliveira, homenageada pelo Grupo de Voluntárias do HCA, tendo à direita a Sra. Elza Marques Barbosa e a Jornalista Maria Cesário de Jesus, do Jornal 5 de Março, de Brasília



Senhoras Eloah Gadelha, Teresa Braga e Yara Peixoto, todas pertencentes à Associação de Senhoras da Aeronáutica.

centro uma esfera com a sigla da entidade. A principal motivação desse prestigioso grupo de Senhoras é o desenvolvimento de atividades assistenciais em benefício do próprio pessoal da Aeronáutica. Por isso mesmo resolveram elas apresentar suas idéias ao então Diretor do HCA, Brig Dr. Francisco Lombardi, que imediatamente proporcionou todo o apoio possível à Associação de Senhoras da Aeronáutica que aproveitou o ensejo para formar o Grupo de Voluntárias do HCA.

A partir dessa iniciativa, o Grupo passou a dispor de uma sala no próprio Hospital e iniciou as suas atividades, colaborando intimamente com o Serviço Social do nosso principal estabelecimento hospitalar. Atualmente, depois de transcorridos dez meses de trabalho, as Voluntárias sentem-se recompensadas diante da real utilidade dos serviços ali prestados e já pensam na ampliação de suas atividades, além das fronteiras do Hospital, organizando um serviço de visitas domiciliares. No HCA elas esta-

beleceram uma escala de plantão, de sorte que diariamente há duas Voluntárias presentes, durante o período de trabalho burocrático do Hospital. Além das visitas de apoio moral que elas fazem aos enfermos, nos locais onde estão internados, mantêm nas enfermarias distrações compatíveis, tais como, jogos de dominó, dama, xadrez, de memória, conjuntos de desenho e pintura, etc. As Voluntárias também organizaram uma Biblioteca para emprestar livros e revistas aos doentes. Outras atividades são desempenhadas por esse abnegado Grupo, cabendo salientar a confecção de enxovais para recém-nascidos, aquisição de medicamentos, botas ortopédicas, coletes de aço, etc., tudo para doação aos internados de condições mais humildes. Vale a pena citar, ainda, as internações de menores, de colegiais e até mesmo a obtenção de uma casa para família necessitada.

A receita para atender a essas obras assistenciais provém de promoções que incluem almoços, chás e outras reuniões de caráter beneficente, todas por iniciativa da Associação de Senhoras da Aeronáutica. O Grupo de Voluntárias do HCA, por enquanto, está integrado pelas Senhoras Lourdes Velloso, Norma Peixoto, Eloah Gadelha, Elza Marques Barbosa, Cecy Clementino, Ana Maria Seixas, Jurema Fonseca e Lelia Cabral Pinto.

Não há dúvida de que a ASA vem prestando excelente serviços de assistência social aos integrantes da grande Família Aeronáutica. A Direção desta Revista congratula-se com o distinto grupo de Senhoras que, em momento tão inspirado, resolveram aplicar sua desvelada atenção, sua inteligência e sua capacidade de trabalho, em benefício de causa realmente nobre: o conagração entre as esposas de oficiais da FAB e o apoio moral e material aos nossos camaradas e seus familiares enfermos ou menos favorecidos pela sorte.

RESERVAS PARA OS VÔOS DO "TÁXI ESPACIAL"

Everly Driscoll

WASHINGTON — A Agência Espacial Norte-Americana já está aceitando reservas para os vôos do "táxi espacial" (Shuttle), nos anos de 1982 e 1983, segundo Chester M. Lee, Administrador de Itinerários de Carga de Vôo da Administração Nacional de Aeronáutica e Espaço dos EUA (NASA).

O Irã e a Alemanha Ocidental já efetuaram pagamentos parciais para os lançamentos de 1982 e 1983, e o Japão está cogitando o vôo de um laboratório espacial, em 1983, segundo Lee. O Canadá, a Índia e a Agência Espacial Européia (AEE) também já fizeram reservas para os vôos espaciais.

"Já estamos com toda a carga que podemos transportar reservada para 1980 e restam apenas poucos lugares para o lançamento em 1981", informou o Sr. Lee a autoridades governamentais, cientistas e engenheiros espaciais que participaram de um encontro internacional, em Washington.

O Simpósio Goddard sobre a Utilização Internacional do Táxi e Laboratório Espaciais reuniu 400 participantes do Reino Unido, Itália, Canadá, Alemanha, França, Índia, Japão e Estados Unidos.

Um dos principais temas do simpósio foi o laboratório espacial europeu, que está sendo construído pela AEE, para ser instalado no compartimento de carga do "táxi aéreo". Este equipamento de finalidades múltiplas será utilizado em experiências astronômicas, físicas, atmosféricas, biológicas, de industrialização espacial, de química solar e de observação da Terra.

O Dr. Arnold Frutkin, Administrador da NASA para Assuntos Internacionais, classificou o investimento de 400 milhões de dólares no laboratório espacial da AEE como "uma contribuição excepcional", e anunciou a conclusão de um importante exame do projeto. Acrescentou que a construção do braço de manipulação, de fabricação canadense, vital ao funcionamento do laboratório, e que será utilizado para lançamento de satélites do laboratório em órbita, "está indo muito bem". O mani-



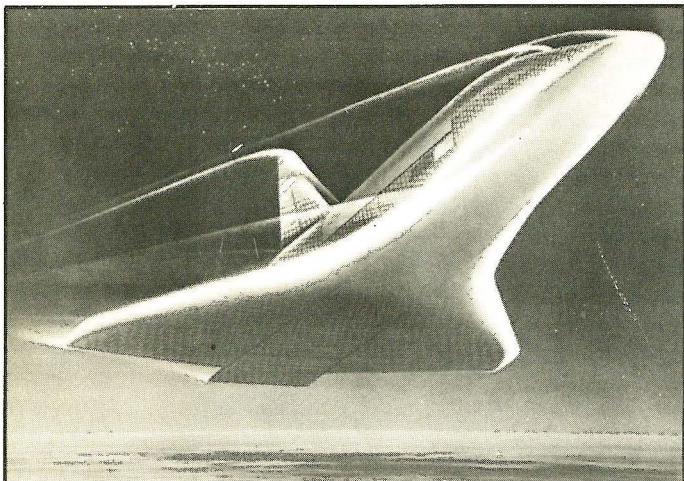
pulador será controlado pelos engenheiros do interior do "táxi orbitador"

A NASA e a AEE participarão equitativamente do primeiro vôo do laboratório espacial, atualmente previsto para dezembro de 1980. Foram escolhidos 222 cientistas para participar do vôo. Dos 17 "principais pesquisadores" escolhidos como coordenadores de pesquisas norte-americanas, dois foram selecionados fora dos Estados Unidos: T. Obayashi, da Universidade de Tóquio, e S. Biswas, do Instituto Tata de Pesquisa Fundamental, da Índia. O Laboratório Espacial-1 será um empreendimento internacional, no qual estarão representadas 14 nações — Bélgica, Dinamarca, França, República Federal Alemã, Itália, Holanda, Espanha, Suíça, Reino Unido, Áustria, Índia, Japão, Canadá e Estados Unidos.

O Laboratório Espacial-2, previsto para abril de 1981, executará experiências de 47 cientistas norte-americanos e de 12 britânicos. Entre os pesquisadores mais conhecidos figuram Allen Gabriel, do Laboratório Appleton, em Abingdon, Oxfordshire, e Peter Willmore, da Universidade de Birmingham.

Porta-vozes da França, Índia e Japão informaram que os futuros planos espaciais de seus países incluem experiências no interior do "táxi espacial". O Professor Pierre Morel, da Universidade de Paris, disse que o "táxi" seria mais conveniente e econômico para colocar em órbita satélites com diversos instrumentos, bem como para a realização de experiências mais complexas. "Reconhecemos o grande potencial do "táxi espacial" no transporte de cargas pesadas... tais como um telescópio espacial", disse ele, e acrescentou que "os astrônomos europeus estão ansiosos por utilizar o telescópio".

V. S. Rajan, da Organização de Pesquisas Espaciais da Índia, observou que o investimento indiano na pesquisa espacial, no decorrer dos próximos



O "Shuttle", "Táxi Espacial"

cinco anos — 550 milhões de dólares — será superior ao investimento total dos últimos 15 anos. Os cientistas indianos realizarão duas experiências no primeiro Laboratório Espacial e lançarão do "táxi" um satélite de comunicações, o "INSAT".

Hiroshi Uda, do Japão, fez uma exposição do programa espacial de seu País, que inclui lançamentos por propulsores próprios, bem como a colocação em órbita de satélites experimentais meteorológicos e de comunicações, lançados pelos Estados Unidos. Grupos de estudos estão examinando uma vasta gama de futuras experiências espaciais pelo Japão, inclusive observações astronômicas e atmosféricas, uma usina espacial de processamento

de material, laboratórios biológicos e de exploração lunar e planetária. O Japão realizará uma experiência no Laboratório Espacial-1.

O Laboratório Espacial-1 será transportado pelo "táxi orbitador" número 102, que se encontra atualmente em fase de construção, na Califórnia. O primeiro dos seis testes de voo — lançamentos tripulados, ao contrário das manobras na atmosfera inferior, realizadas no último outono com o Orbitador 101 — está previsto para junho de 1979. As experiências orbitais deverão medir as várias dinâmicas de voo do "táxi", testar o equipamento de observação da Terra, e realizar provas de física espacial e astronomia. Também se experimentará o teleoperador canadense. No terceiro teste de voo, os pilotos procurarão um acoplamento com a estação espacial "Skylab", a fim de impulsioná-lo para uma órbita mais elevada, com um sistema norte-americano de propulsão tipo teleoperador, que se encontra atualmente em construção. No momento, o "Skylab" vem sendo lentamente atraído para a Terra e, se não forem tomadas providências, reingressará na atmosfera, entre março e novembro de 1979. Entretanto, se as manobras corretivas com o "Skylab", ora em execução, forem bem sucedidas, sua descida poderá ser retardada, até que o "táxi" possa elevá-lo a uma órbita mais alta.

Após a conclusão bem sucedida dos seis testes orbitais de voo, o "táxi espacial" estará em condições de funcionamento. Entre os primeiros satélites a serem colocados em órbita está um satélite de comunicações do Canadá.



SIKORSKY S-76

STRATFORD, Connecticut — A Sikorsky Aircraft Division da United Technologies Corporation anunciou que encomendas confirmadas para seu novo helicóptero comercial S-76 de duas turbinas somaram 155 unidades, es-

tando, assim, vendida sua produção até meados de 1980. As encomendas provieram de 45 clientes diferentes situados em todo o mundo.

Três protótipos do S-76 estão em processo de receberem o certificado FAA na Sikorsky's Development Flight Test Center em West Palm Beach, no estado de Flórida, e o primeiro aparelho já se acha em produção na fábrica de Bridgeport. A entrega dos S-76, certificados conforme todas as normas oficiais de voo-

(IFR-Instrument Flight Rules), começará a ser feita em julho de 1978.

O primeiro helicóptero jamais oferecido por uma das grandes fábricas desenhado especificamente para serviço comercial, o S-76, tem capacidade de transportar 12 passageiros. Tem uma velocidade normal de cruzeiro de 268,70 quilômetros por hora e uma capacidade de voo superior a 600 milhas náuticas (1.100,81 quilômetros) com tanques de combustível auxiliares.

ALA 435

Ala 435 é a Unidade da Força Aérea Brasileira que centraliza a formação de pilotos e mecânicos de aeronaves de asas rotativas. Procura cultivar a tradição criada no local, consciente do valor de sua missão e de sua importância para o fortalecimento do Poder Aeroespacial da Nação Brasileira.

Tudo começou em 1922...

Naquele ano, precisamente no dia 22 de outubro, o então Presidente da República, Dr. Epitácio Pessoa, lançou a Pedra Fundamental da Base de Aviação Naval de Santos, do Ministério da Marinha.

Em 20 de janeiro de 1941, a Unidade passa a pertencer ao Ministério da Aeronáutica, então criado, sob a denominação de Base Aérea de Santos.

Já faz onze anos que foi criado neste local o Centro de Instrução e Emprego de Helicópteros — CIEH, empregando aeronaves H-13H e H-19. Repetem-se os fatos, fixam-se os fatos. Cria-se tradição. A criação do Centro de Instrução de Helicópteros — CIH e a sua posterior desativação para dar lugar à 5.^a Ala Aerotática do IV Comando Aéreo Regional não ensejou solução de continuidade à tradição de vôo e à instrução aeroterrestre, formando pilotos e mecânicos de helicópteros.

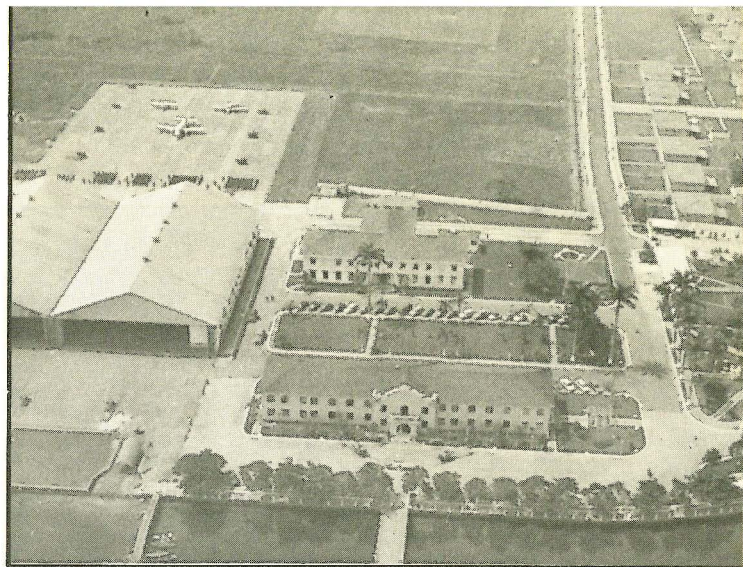
H-13H, H-19, VH-4, UH-1D, foram empregados nesta margem direita do Canal da Bertioga, de frente ao Porto de Santos, na Ilha de Santo Amaro.

Cerca de 14 000 horas voadas em helicópteros, sendo 2/3 despendidas na instrução aérea e centenas e centenas de pilotos e mecânicos formados, legaram-nos experiência e responsabilidade, buscando melhor utilização e manutenção de aeronaves de asas rotativas.

Atualmente, a Ala 435 emprega para a instrução aérea helicópteros tipo H-13H, em cursos periódicos de duração média de seis semanas, para grupos de oficiais estagiários; cursos de mecânicos de helicóptero também são ministrados, para oficiais especialistas e sargentos, com duração de três semanas.

Comandada atualmente pelo Coronel-Aviador Waldyr Castro de Abreu, a Ala 435 conta com instrutores de vôo de alto nível, cuja experiência média acumulada gira em torno de várias centenas de horas de vôo em aeronaves de asas rotativas.

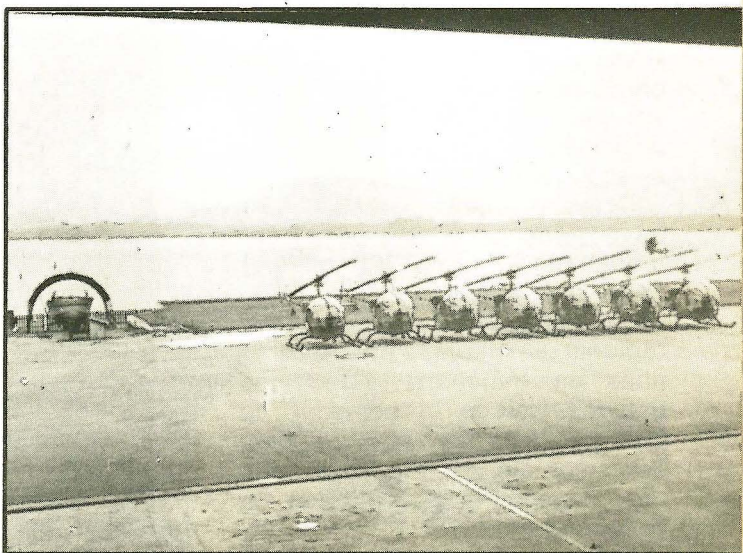
Devido à sua localização geográfica num dos



Vista Aérea do aquartelamento da base



Tropa formada, aviões e helicópteros na Ala 435



Helicópteros na Ala 435

maiores pontos de afluxo de turistas do Estado de São Paulo, que se dirigem às praias de Santos, São Vicente, Guarujá e Praia Grande, e ainda no seio do Porto Marítimo mais movimentado do País, cumpre a ALA 435, com frequência, missões de



A Ala 435 está situada em aprazível localização, como se vê nesta foto

Busca e Salvamento (SAR). Sua história compreende feitos como a segurança do litoral dos Estados de São Paulo e Paraná, desde Ubatuba até o Porto de Paranaguá, durante a Segunda Guerra Mundial, e outros como sua decisiva participação no resgate de pessoas durante o trágico incêndio ocorrido no Edifício Joelma em São Paulo.

O fato de cultuarmos tradições não implica repetição estática de fatos. O dinamismo faz-se presente e real, através da busca de novas soluções para os problemas que se apresentam nesta aviação particular. Exemplo disso é a criação do "Transcóptero" para, como o próprio nome sugere, movimentar, no solo, as aeronaves que utilizam o trem-de-pouso tipo esquis, propiciando a rapidez e eficiência tão perseguida numa unidade de instrução aérea.

E o brado dos pilotos de helicópteros ecoa como um alerta:

Olha a pá!... sai de baixo!

BANDEIRANTE NOS ESTADOS UNIDOS

Em solenidade que teve lugar dia 18 de agosto, na sede da EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A — o representante do FAA — Federal Aviation Administration — órgão homologador dos Estados Unidos da América do Norte, entregou à direção da empresa brasileira o certificado de homologação de tipo para o EMB-110P1 BANDEIRANTE, que desta forma está oficialmente autorizado a entrar em operação, no transporte de passageiros, nas companhias de aviação comercial daquele país.

Como se recorda, o EMB-110P1 foi o avião escolhido pela Aero Industries — empresa holding norte-americana proprietária de várias companhias de aviação regional — para operar suas linhas de transporte aéreo nos Estados Unidos, a começar no próximo mês de outubro pela Transmontain Airlines, que atua nos Estados de Colorado e Wyoming.

A Aero Industries já encomendou 3 aviões (com opção para mais 9) e também está credenciada a representar comercialmente a EMBRAER em todo o território norte-americano, promovendo a venda dos aviões bra-

sileiros no mais importante e pujante mercado aeronáutico do planeta.

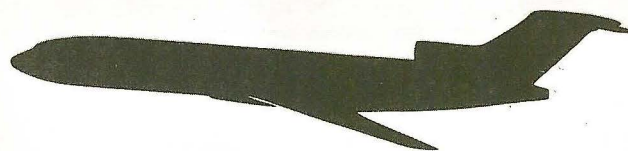
A SOLENIDADE DE ENTREGA

A solenidade contou com a presença do Ministro da Aeronáutica Ten Brig Joelmir Campos de Araripe Macedo, de altas autoridades do Ministério da Aeronáutica, do Embaixador dos Estados Unidos no Brasil, Mr. Robert M. Sayre, do representante do FAA, Mr. Keith Blythe. Na oportunidade, fizeram uso da palavra: o representante do FAA; o Dr. Aldo B. Franco, Presidente da EMBRAER; o Embaixador dos Estados Unidos no Brasil; o Maj Brig Pedro Frazão de Medeiros Lima, Diretor do Centro Técnico Aeroespacial; e o Ministro da Aeronáutica.

O Maj Brig Pedro Frazão de Medeiros Lima ressaltou a importância do evento, destacando ao mesmo tempo a importância do acordo bilateral Brasil-Estados Unidos no campo da homologação de aeronaves e o intenso trabalho técnico que antecedeu a concessão do certificado de homologação para o BANDEIRANTE.

Destacou, também, que o fato representava mais um importante acontecimento a solidificar a amizade e as relações comerciais entre o Brasil e os Estados Unidos, considerando de grande importância o fato de um produto aeronáutico como o BANDEIRANTE ingressar pela primeira vez em um mercado altamente sofisticado como o norte-americano.



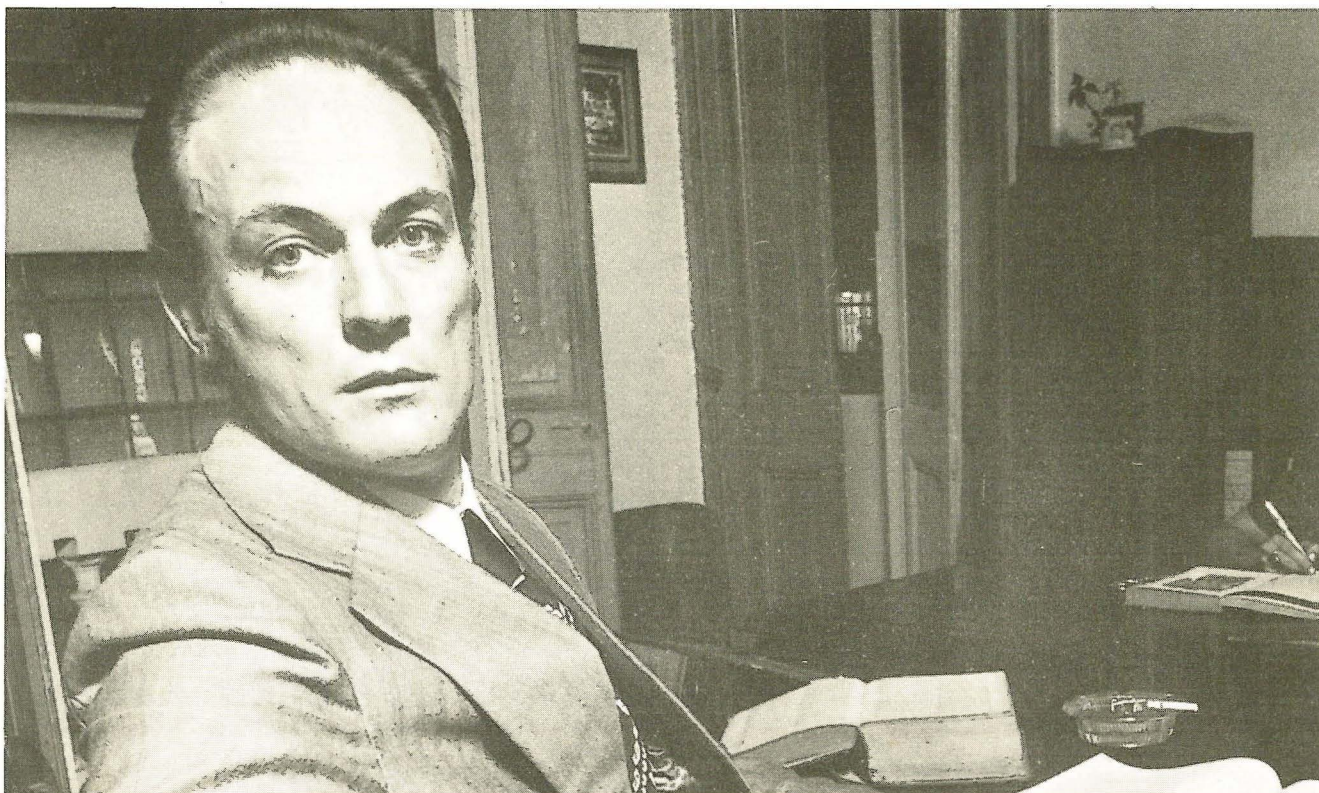


Quando a gente voa Vasp, sente desde o início da viagem um clima de atendimento especial, clima que acompanha cada passageiro até a hora do desembarque. E esse clima é amplamente justificado, porque cada elemento da Vasp realmente gosta do que faz. Assim todos os passageiros viajam contentes, porque são atendidos por gente que põe carinho até nas pequenas coisas. Isso sem falar que agora a Vasp está operando o mais moderno e confortável jato em voo no Brasil: o novo Boeing Super 200. Na hora de voar, voe Vasp.

VASP

Onde você voa com quem gosta.

**Quem voa Vasp,
voa com quem gosta.**



Quanto o seu dinheiro está ganhando por mês?

O Itaú acaba com essa estória de só você trabalhar enquanto o seu dinheiro fica aí parado, desvalorizando. Ele arruma o melhor emprego para o seu dinheiro.

Basta você passar em qualquer agência do Itaú e falar com o gerente. Ele analisa cuidadosamente a quantia que você tem para empregar. Dá uma idéia da rentabilidade e tempo de aplicação de cada investimento. E decide junto com você o lugar mais lucrativo e seguro para o seu dinheiro ganhar dinheiro: se é em letras de câmbio, ações, fundo de investimento, depósito a prazo fixo ou open-market.

Aproveite essa variedade de empregos que o Itaú oferece para fazer o seu dinheiro trabalhar por você. Mas faça isso logo. Não perca tempo.

Lembre-se que numa época como a nossa ou você faz o seu dinheiro ganhar ou a inflação faz o seu dinheiro perder.



Investimentos do Itaú. Mais um bom motivo para você ser cliente de um banco só.

Reserva Remunerada

O Presidente da República concedeu transferência para a Reserva Remunerada ao Brigadeiro-do-Ar Rubens Carneiro de Campos; aos Coronéis-Aviadores Nery Sá Freire, Albano Jorge de Lima, Ferdinando Muniz de Farias e Ary Petrarca de Mesquita; ao Coronel-Intendente Nereu de Mattos Peixoto; ao Tenente-Coronel-Aviador Luiz Jader Xavier Martins e ao Tenente-Coronel-Médico Luiz Carlos Moreira Brandão.

Delegado do Brasil na JID

Decreto Presidencial nomeou o Coronel-Aviador Almir Freire da Fonseca Delegado do Brasil no Conselho da Junta Interamericana de Defesa, com sede em Washington, D.C. — USA — pelo prazo de um ano.

Novos Brigadeiros

O Presidente da República promoveu, no Corpo de Oficiais da Aeronáutica, ao posto de Major-Brigadeiro, o Brigadeiro-do-Ar Waldir de Vasconcelos; ao posto de Brigadeiro-do-Ar, os Coronéis-Aviadores João Alberto Correia Neves e Fernando de Assis Martins Costa; e ao posto de Brigadeiro-Médico, o Coronel Sidônio Lucas de Figueiredo.

Novas Designações

O Ministro da Aeronáutica designou:

— o Coronel-Aviador José de Pinho para o cargo de Chefe do Estado-Maior da V. Força Aérea de Transporte Aéreo;

— o Coronel-Aviador Januário Melo da Silva Maia para o cargo de Vice-Diretor do Centro Técnico Aeroespacial;

— o Coronel-Aviador Leuzinger Marques de Lima para o

NOTÍCIAS DA AERONÁUTICA

cargo de Chefe do Gabinete do Departamento de Pesquisas e Desenvolvimento;

— o Coronel-Aviador Sérgio Antonio dos Reis Vale para o cargo de Diretor do Instituto de Fomento e Coordenação Industrial do CTA e o Coronel-Engenheiro Nelson Ramos para o cargo de Chefe do Gabinete Técnico da Diretoria de Engenharia.

Volovelismo

O brasileiro João Widmer, utilizando um planador ASN-20, que nunca havia pilotado antes, obteve o 4.º lugar no 16.º Campeonato Mundial de Vôo a Vela, realizado em Chateauroux, França.

Na classe "Standard" sagrou-se em 1.º lugar o holandês Selem; em 2.º o italiano Baigliadori; e em 3.º o francês Recule. Os brasileiros Joel Costa e Cláudio Junqueira obtiveram os 12.º e 18.º lugares, respectivamente.

Na classe "15 Metros", sagrou-se em 1.º lugar o tricampeão mundial, da Alemanha Ocidental, Reichmann; em 2.º o norte-americano Striedieck, recordista mundial de distância; e em 3.º o sueco Ax. Os brasileiros João Widmer e Cristiano Von Schaaffhausen obtiveram os 4.º e 29.º lugares, respectivamente.

Pára-quedismo

A aeronave C-95A Bandeirante, operada pelo 2.º/2.º Grupo de Transporte, unidade aérea sediada na Base Aérea do Galeão, atingiu 605 lançamentos de pára-quedistas, no dia 31 de julho último, obtendo alguns recordes sul-americanos da Federação de Pára-quedistas do Rio de Janeiro.

Artes Plásticas

Por iniciativa do Comando da Base Aérea de Manaus e da Diretoria do Clube de Aeronáutica, teve lugar na Sede Desportiva do Clube, situada na Praça Marechal Âncora, no Rio de Janeiro, uma mostra de artes plásticas do pintor chileno Roland Stevenson.

Percepção de Gratificação

Em Aviso dirigido ao Chefe do Estado-Maior, aos Comandantes-Gerais, Chefe do Gabinete do Ministro e Secretário de Economia e Finanças da Aeronáutica, o Ministro Araripe Macedo tratou da Percepção da Gratificação de Serviço Ativo e da Indenização de Representação por militar em Licença para Tratamento de Saúde.

A matéria, transmitida ao Ministério pelo Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, após conclusão de estudos sobre o assunto, especifica:

— O militar em Licença para Tratamento da Própria Saúde:

— por período superior a 30 dias e inferior a 1 ano, perde o direito à Indenização de Representação;

— por período superior a 1 ano, perde o direito à Gratificação de Serviço Ativo.

— O militar em Licença para tratamento de Saúde de Pessoa da Família:

— por período superior a 30 dias e inferior a 6 meses, perde o direito à Indenização de Representação;

— por período superior a 6 meses, perde o direito à Gratificação de Serviço Ativo".



Flagrante da Solenidade de Encerramento do 1.º Simpósio sobre Atividades do Médico de Esquadrão, quando falava o Ten Brig Peixoto, Cmt do COMGEP.

Simpósio Médico

Ao encerrar, dia 19 de julho, o 1.º Simpósio sobre Atividade do Médico de Esquadrão, levado a efeito no Centro de Instrução Especializada da Aeronáutica, no Campo dos Afonsos, o Comandante-Geral do Pessoal, Tenente-Brigadeiro Antonio Geraldo Peixoto, ressaltou, em poucas palavras, o pleno êxito alcançado em seus objetivos.

Durante a realização do Simpósio, foram debatidos problemas ligados à Medicina Aeroespacial e, em especial, os mais comuns no trato da rotina das Unidades Aéreas, tendo como objetivos principais:

- incrementar a Atividade do Médico de Esquadrão, no atendimento do pessoal aeronavegante da Força Aérea Brasileira;

- possibilitar aos Diretores das Organizações de Saúde da Aeronáutica elaborar sugestões sobre a filosofia do Sistema de Saúde da Força, assim como expor os problemas afetos à sua área de atendimento;

- ouvir os Médicos em função na Atividade de Médico de Esquadrão, sobre problemas em suas Unidades Aéreas, a fim de serem encontradas diretrizes comuns em relação ao atendimento do Aeronavegante;

- abordar temas de Medicina

Aeroespacial de interesse da Força Aérea;

- propiciar a obtenção de elementos, que possibilitem a elaboração de normas e procedimentos que elevem a qualidade e promovam a padronização da ação do Médico de Esquadrão.

Todo o material recolhido nos três dias de debates será examinado por especialistas altamente qualificados, indo compor um quadro de sugestões sobre a situação real da assistência médica na FAB e que servirão como subsídios às melhorias que se fizerem necessárias.

Os participantes consideram que o Simpósio serviu plenamente aos objetivos propostos, trazendo ao conhecimento dos escalões superiores as experiências de cada um vividas no dia-a-dia de suas rotinas de trabalho.

O Diretor de Saúde, Major-Brigadeiro Médico Dr. Francisco Lombardi, enfatizou a importância do conclave, cujos objetivos haviam sido colimados, no encontro de técnicos de saúde e de técnicos envolvidos na atividade específica de Medicina de Aviação. São suas palavras textuais: "o Simpósio veio enriquecer o quadro de nosso conhecimento sobre a Medicina Aeroespacial".

Manobras de Treinamento

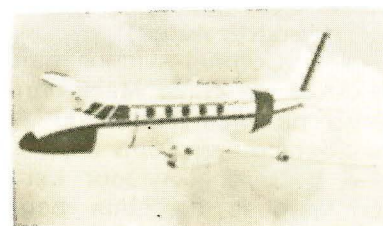
As aeronaves P-95 "Bandeir-

rante" de Esclarecimento Marítimo, recentemente incorporadas ao 1.º/7.º Grupo de Aviação, em Salvador, efetuaram vôos aos rochedos São Pedro e São Paulo, dando prosseguimento à sua avaliação, bem como à manutenção do treinamento de suas equipes e à fiscalização do nosso mar territorial das 200 milhas.

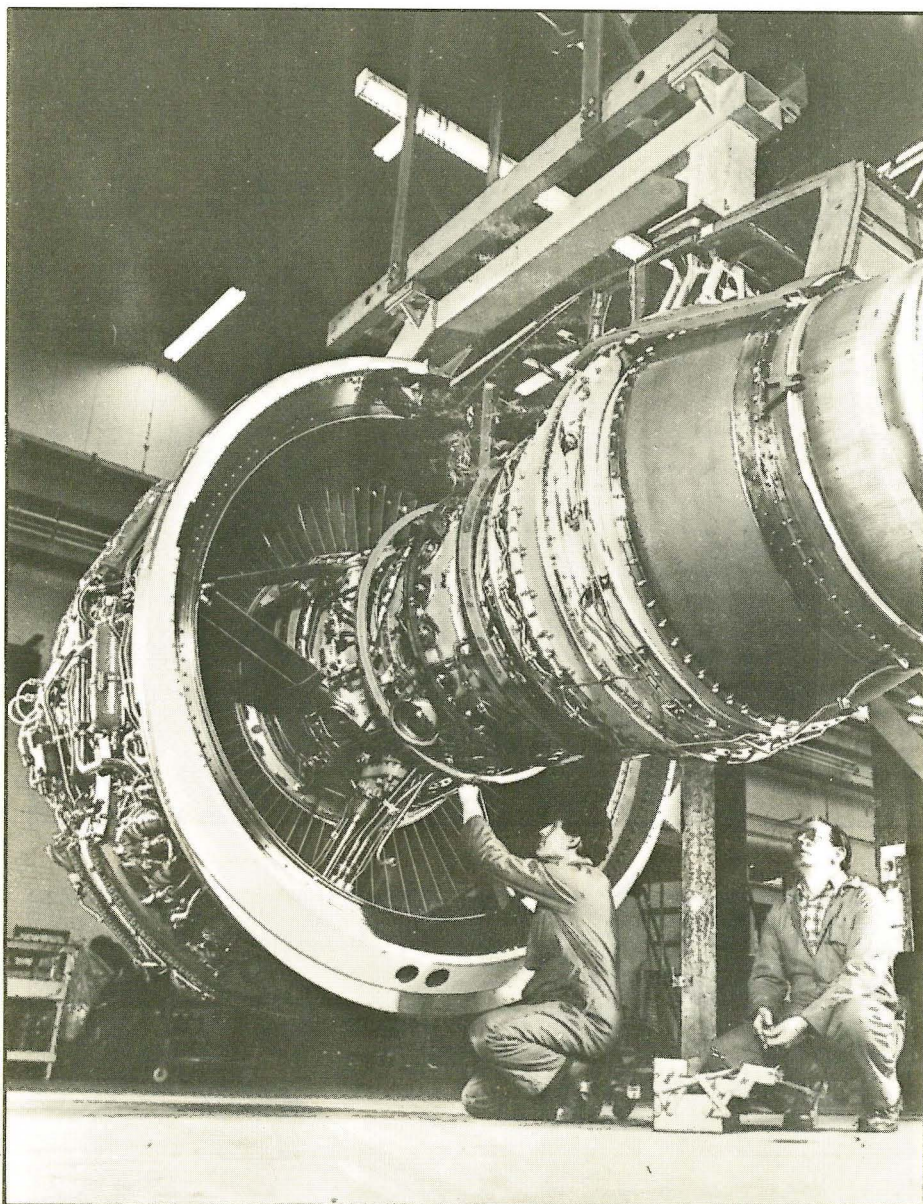
As aeronaves decolaram de Salvador para Natal, onde pousaram e, após reabastecimento, decolaram para uma etapa de 7 horas, fazendo o sobrevôo dos rochedos e retornando para pouso em Recife.

Bandeirantes batem recorde na FAB

Dois aviões EMB-111 BANDEIRANTE, versão de reconhecimento marítimo, busca e salvamento, acabam de bater um novo recorde de permanência no ar na FAB durante missão de patrulhamento que teve como base o Aeroporto do Galeão. Partindo do Rio de Janeiro, depois de um pouso em Vitória no Espírito Santo, os EMB-111 matrículas P-95 7054 e P-95 7055, recém-incorporados ao 1.º/7.º Grupo de Aviação sediado em Salvador, percorreram o equivalente a nada mais nada menos do que 1 380 milhas náuticas, sobrevoando inclusive a solitária Ilha de Trindade, no Oceano Atlântico, retornando ao continente para sobrevoar Ilhéus e pousar, finalmente, no Aeroporto de Salvador, sua base. Coube à aeronave P-95 7055, comandada pelo Cap Av Antônio Pinheiro Pinto Sobrinho permanecer em vôo local sobre Salvador até alcançar a marca inédita para o EMB-111 de 8 horas e 15 minutos de vôo, sem escala ou reabastecimento.



NOTÍCIAS INTERNACIONAIS



Turbina do TriStar

TURBINA DO TRISTAR

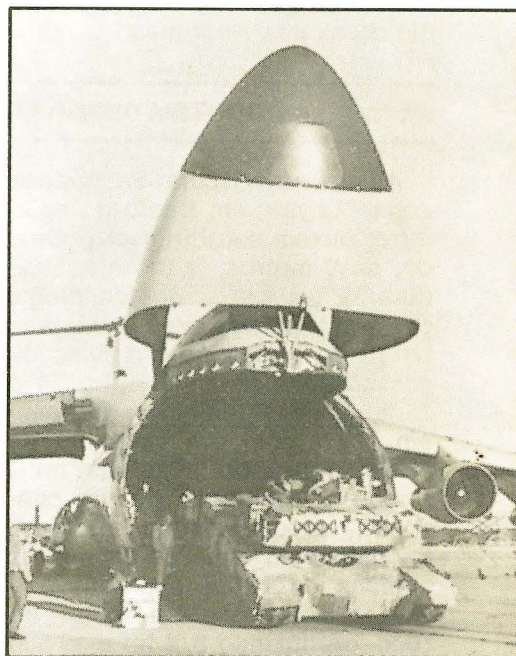
A versão de maior potência e 213 quiloneutons de empuxo do turbofan de tecnologia avançada RB211 — visto na foto, em fase de construção na fábrica da Rolls-Royce, no centro da Inglaterra — acionará a Série 500 de aviões TriStar de grande autonomia encomendada pela Delta

Airliners, dos Estados Unidos. A parte da Rolls-Royce no contrato eleva-se a mais de 18 milhões de libras esterlinas. (FOTO BNS)

NOVO TANQUE AMERICANO

O Galaxy C-5 fabricado pela Lockheed-Geórgia é o único cargueiro aéreo capaz de acomodar e transportar a qualquer parte

do mundo o mais novo tanque do Exército americano, projetado pela Chrysler Corp. E o que nenhum outro avião pode fazer, o Lockheed Galaxy faz em dobro, isto é, transporta a um só tempo dois tanques XM-1, cada um deles pesando 59 toneladas e medindo 9,75 m de comprimento por 3,66 m de largura e 2,44 m de altura. A foto mostra o protótipo do tanque XM-1, transportado de Detroit, desembarcando do Galaxy C-5 em Marietta, Estado da Geórgia.



O "Galaxy" C-5 e o Tanque XM-1

AVIÃO ANTI-SUBMARINO

O Departamento de Defesa dos Estados Unidos e o Governo do Japão assinaram acordo para a produção conjunta de 42 aviões anti-submarinos Lockheed P-3C Orion. O programa, a um custo de 250 milhões de dólares, será desenvolvido pela Lockheed-Califórnia, fabricante original do aparelho, e pela Kawasaki Heavy Industries, Ltd, do Japão, sendo que três unidades serão produzidas integralmente em Burbank, na Califórnia, quatro outras serão manufaturadas pela Lockheed e montadas no Japão, e 38 serão totalmente fabricadas pela

indústria nipônica. As três primeiras constituem um contrato separado e serão entregues em 1981; todo o programa estará concluído em 1989.

O P-3C é o quarto tipo de avião que o Japão produz com licença da Lockheed, depois da 2.^a Guerra Mundial. A Kawasaki fabricou 210 jatos T-33 de treinamento, 43 P-2H Neptune anti-submarinos e presentemente termina a produção de 73 P-2J Neptunes, uma versão japonesa do P-2H. A Mitsubishi produziu 210 F-104 aviões de caça Starfighter. Com o tempo, os P-3C substituirão os aviões Neptunes.

RAPAZES PRODUZEM DIRIGÍVEL

Alunos da Escola Secundária John Bunyan, em Bedford, Inglaterra, puxam seu dirigível prateado, de 9 metros, feito na escola, durante um curso de tecnologia em um hangar de Cardington, berço dos famosos dirigíveis do passado. Os rapazes, entre 14 e 15 anos, começaram o trabalho em 1977, com um exercício de desenho usando materiais finos e, sob a orientação de um consultor, produziram o dirigível. Enchido com mais de 28 metros cúbicos de hélio, a aeronave é impulsionada por um motor de 10cc, produzindo 3/4 hp a 15 500 rpm. (FOTO BNS)



TORNADO — ADV

Um desenho de dois aviões Tornado ADV (Air Defence Variants). Dados de desempenho recentemente publicados por seus fabricantes, o consórcio anglo-alemão-italiano Panavia, revelaram que o aparelho representa um novo conceito em defesa aérea. Em vez de ter que decolar às pressas para realizar uma interceptação, o ADV pode patrulhar o espaço aéreo de 300 a 400 milhas de seu território. Fará isto por períodos de mais de duas horas sem reabastecimento no ar, embora possa receber combustível para prolongar sua permanência no ar.



O "Tornado"



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

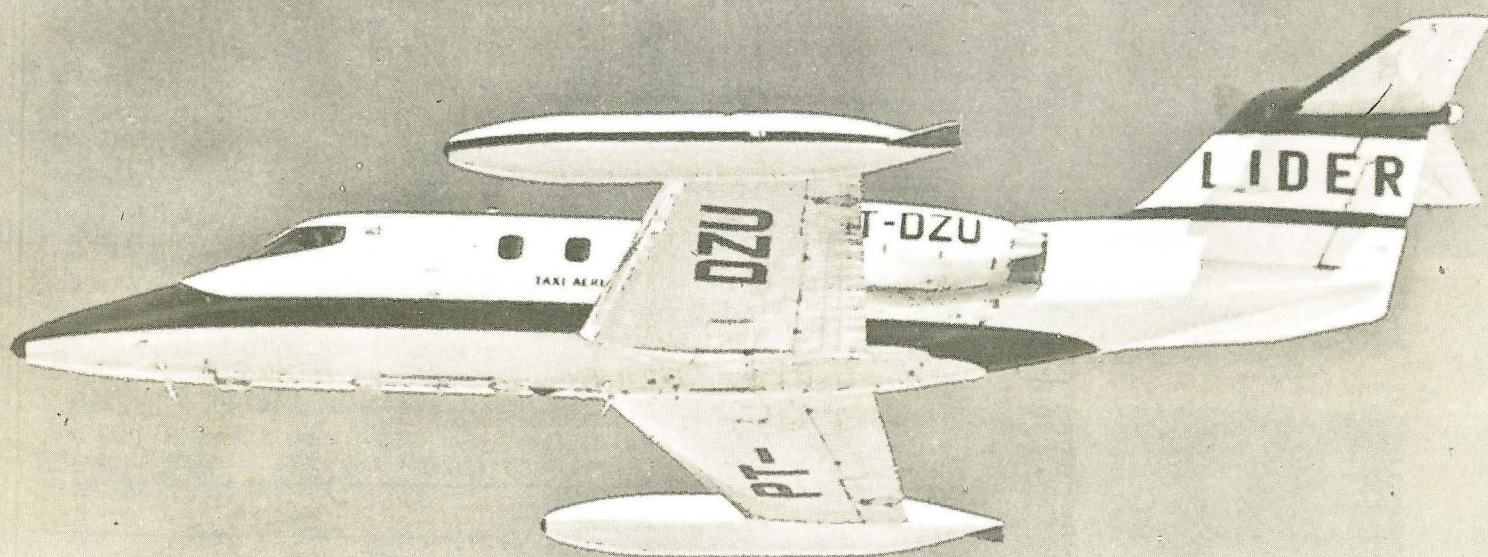
AERÓLEO TÁXI AÉREO LTDA, NO NORDESTE...

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

LÍDER TAXI AÉREO

UM DOS ELOS DA INTEGRAÇÃO NACIONAL



A Lider vai lá...

AVIAÇÃO COMERCIAL

Boeing testa o QSRA para a NASA

De acordo com a NASA (National Aeronautics and Space Administration), a Companhia Boeing estabeleceu um programa de 21 milhões de dólares para pesquisar um novo tipo de avião para operação comercial em rotas curtas, efetuando pousos e decolagens curtos, com baixos índices de ruído e, também, para estudar os procedimentos que serão necessários à operação desse tipo de aparelho num terminal de aeroporto comercial.

No programa é utilizado um avião Buffalo, da firma De Havilland, do Canadá, onde foram introduzidos uma nova asa, uma nova empenagem e quatro motores a jato, colocados sobre as asas.

Na foto, o modelo estudado, que recebeu o nome de QSRA (Quiet Short-Haul Research Aircraft), quando realizava seu primeiro voo, com duração de uma hora e quinze minutos, dia 6/7/78, em Boeing Field, Seattle, Estado de Washington.

O avião passará dois meses realizando testes de voo na Boeing e depois irá para a NASA, onde será testado dentro de um programa de dois anos de duração.

Manaus & Braniff

A região do Amazonas, com sua espetacular natureza, estará



O "QSRA"

integrada a partir de 01 de setembro no sistema de rotas da Braniff International e já estão programados vôos na frequência de duas viagens redondas por semana, uma entre Manaus-Bogotá-Miami e outra entre Manaus-Bogotá-Nova York. Décio Camões, Vice-Presidente da BI para o Brasil, está empreendendo as gestões finais junto ao DAC brasileiro para aprovação da rota e conseqüente início das operações.

Pouso de TriStars com mau tempo

Quando outros aviões a jato de grande capacidade não puderem pousar devido a más condições atmosféricas, 37 aeroportos dos Estados Unidos permitirão o pouso do TriStar pelos seus elevados níveis de segurança. Recente disposição da "Federal Aviation Administration", FAA, dos Estados Unidos, autoriza o pouso do L-1011 nos principais aeroportos americanos sob condições atmosféricas em que outros aviões teriam de buscar outros campos.

A razão para esse procedimento especial em relação ao L-1011 deve-se ao sistema "Autoland" do TriStar de tecnologia superior. O sistema é tão avan-

çado que torna possível o pouso do avião com suavidade e segurança maiores dos que as que qualquer piloto possa lograr. Essa permissão para operar pousos em condições de Categoria IIIA vem sendo concedida à Lockheed para o trijato TriStar desde 1976. Durante 26 dias, em 1977, o aeroporto de Los Angeles esteve parcialmente fechado, devido a mínimas condições meteorológicas, e somente o TriStar ali operava, enquanto que outros aviões eram desviados para aeroportos próximos.

Air Canadá introduz o "ALPAC"

O "ALPAC" representa para a Air Canadá a máxima sofisticação na arte de calcular o peso e o balanceamento para seus vôos. A distribuição de peso em uma aeronave é muito significativa, tanto para facilitar o manejo da carga e equipamento como para se obter a máxima eficiência aerodinâmica. O novo sistema computerizado da Air Canadá, como o cérebro eletrônico localizado em Montreal, assegura um bom balanceamento de suas aeronaves. O resultado representará substancial economia em combustível, tempo na seleção e manejo de carga e equipamento.



Linha de montagem final dos Boeing 727 e 737

Boeing eleva produção

Na foto desta página, vemos um aspecto recente da linha de montagem final dos Boeing 727 e 737, onde podem ser observados oito jatos 727 e cinco 737.

Em função de crescente número de encomendas, a Boeing aumentará sua produção mensal para doze 727 e sete 737, a partir de fins de 1979. Os Boeing 707 continuam a ser produzidos, a uma razão de um avião cada dois meses.

ALITALIA renova a frota

A empresa italiana ALITALIA acaba de anunciar a assinatura, em Roma, de um acordo com a Airbus Industrie, para aquisição de 4A300-B4-200.

Com esta providência a empresa aérea italiana assegura a rápida liberação e entrega dos 4 primeiros A300, para atender ao seu plano quadrienal de renovação da frota aérea da empresa.

Os quatro AIRBUS B4-200 serão entregues a partir de maio de 1980.

NORDESTE Linhas Aéreas Regionais S/A

Com 7 aviões EMB-110C BAN-

DEIRANTE em operação, a NORDESTE serve hoje 21 cidades nos Estados de Bahia, Minas Gerais, Pernambuco, Rio Grande do Norte, Rio de Janeiro e São Paulo. A empresa foi fundada em junho de 1976 e começou a operar em agosto daquele ano, mantendo em funcionamento as linhas antes ativas da TRANSBRASIL, cada uma dessas empresas com 1/3 do capital votante. A sede da empresa está localizada em Salvador e ela já congrega o trabalho de 130 funcionários, dos quais 35 são aeronautas, o que mostra sua condição de empresa eminentemente operacional. Os 7 EMB-110C BANDEIRANTE da empresa estão atualmente absorvidos nos serviços, com 6 aviões sempre em atuação e um na manutenção, que é executada pela MOTORTEC, em suas oficinas, no Rio de Janeiro. Além de passageiros, os BANDEIRANTES da NORDESTE estão também transportando pequenas encomendas e malotes, além de manterem vôos noturnos entre Natal e Recife a serviço da ECT.

Novo avião a jato para rotas curtas

A Grã-Bretanha vai lançar um novo avião no mercado internacional de aviação comercial. O Governo britânico deu seu consentimento oficial para a

companhia estatal British Aerospace prosseguir com os planos do jato de passageiros BAE 146. O custo total de lançamento deverá ficar por volta de 250 milhões de libras esterlinas.

O novo quadrimotor de asas altas destina-se ao mercado de rotas curtas onde os vôos têm geralmente a duração de 30 minutos e que atualmente é servido em geral por aviões de motores a pistão e "turboprop". A demanda de novos aviões nesse setor poderá atingir o número de 1 mil e 200 aparelhos em escala mundial até o fim da próxima década.

O 146 será posto à venda em duas versões. A primeira, designada série 100, vai transportar entre 71 e 94 passageiros, em uma configuração de cabina com fileiras de seis poltronas. Deverá fazer seu vôo inaugural em agosto de 1980 com as primeiras quatro entregas até o fim de 1981.

O 146 será seguido por uma versão alongada, o série 200, para o transporte entre 82 e 109 passageiros. Este deverá ser posto em serviço em 1982. Há ainda planos para uma versão militar.

Com quatro motores "fan-jet" Avro-Lycoming, o 146 terá alto padrão de desempenho e baixo nível de ruído em pouso e decolagem. Estas foram as duas exigências principais especificadas por 38 das 53 companhias aéreas pesquisadas pela British Aerospace no início deste ano. A empresa afirma que o novo jato vai ser de fato mais silencioso do que um bimotor turbo-hélice típico usado para vôos curtos.

Itália vai participar da construção do Boeing 767

A Boeing Company e a Aeritalia, representadas respectivamente por seus presidentes, T. A. Wilson e Renato Bonifácio, assinaram contrato segundo o qual a firma italiana se torna partici-

pante do programa de desenvolvimento e produção do Boeing 767.

Caberá à Aeritalia fabricar as superfícies de controle nas asas, flaps, pontas das asas, entre outras partes.

A fim de se familiarizar com as novas técnicas de engenharia da firma americana, a Aeritalia enviará periodicamente à fábrica da Boeing grupos de pessoas, que atingirão seu ponto mais alto — 100 integrantes — no primeiro trimestre de 1979. A empresa italiana já produz partes para os Boeing 727 e 747.

A produção do Boeing 767 começou em julho, quando a United Airlines fez a primeira encomenda, num total de trinta unidades desse jato comercial, para médias distâncias. Prevê-se a entrega do primeiro 767 para meados de 1982.

Transportes Aéreos Regionais

A "TAM", operando desde

12-07-76, no transporte aéreo regional, serve atualmente 19 cidades, abrangendo os Estados de São Paulo, Mato Grosso, Paraná, Rio de Janeiro e Minas Gerais.

Dentre estas cidades podemos citar as de Araçatuba, Bauru, Campo Grande, Marília, Maringá, Presidente Prudente, Ribeirão Preto, Rio de Janeiro, São José do Rio Preto e São Paulo que são servidas com mais de uma frequência diária.

A extensão atual de suas linhas é de 6 765 km que, comparados com os 4 073 km de julho de 1976 e 4 690 km de dezembro de 1976, demonstram bem a preocupação da empresa em servir uma área geográfica cada vez maior, propiciando assim seus serviços a novas localidades.

A resposta do público usuário não poderia ser melhor, uma vez que, comparando o período de julho a dezembro de 1976 contra o mesmo período de 1977, tive-

mos um crescimento de 39,1% da oferta (assentos-quilômetro), enquanto a demanda cresceu 67,8% (passageiros-quilômetro).

Em termos de passageiros transportados, passou de 37 337 (julho a dezembro de 1976) para 73 243 (julho a dezembro de 1977), representando um crescimento de 96,2%.

Durante todo o ano de 1977 foram transportados 134 557 passageiros e 48 296 passageiros no 1.º quadrimestre de 1978 em suas linhas regulares, que demonstram claramente o sucesso do sistema.

A TAM, desde o início de suas operações, já voou com suas aeronaves mais de 45 mil horas e mais de 13 milhões de quilômetros, tendo efetuado cerca de 39 mil pousos. Hoje sua frota de aeronaves é formada de 9 (nove) EMB-110 Bandeirante, 6 (seis) CESSNA 402B e 1 (um) PIPER PA-31 — CHIEFTAIN.

—●—

A FAB E O PROJETO RADAM

O convênio de 28 Dez 77 é o segundo celebrado entre o Ministério da Aeronáutica e o Ministério das Minas e Energia, tendo a FAB voado mais de 5 500 horas na execução do convênio anterior.

O atual prevê um total de 3 000 horas de helicóptero e Bandeirante, além de outras aeronaves como os C-115 e C-130.

A finalidade primordial dos vôos de helicópteros é o transporte de material e pessoal especializado do Projeto RADAM, que realiza "visitas técnicas" a pontos do território brasileiro, selecionados através do estudo das imagens radar obtidas pelo próprio RADAM.

O vôo de Bandeirante tem por finalidade o transporte das amostras recolhidas para a base RADAM em Goiânia e o apoio logístico do acampamento.

No corrente ano, as equipes

da FAB e do RADAM já realizaram visitas técnicas a centenas de pontos, a partir de acampamentos em Corrente, Alto Parnaíba, Porto Nacional e Fazenda Dourado, estando o acampamento presentemente na Fazenda Furnas de Sararé, a poucos quilômetros da vila de Mato Grosso, antiga Vila Bela, nas proximidades da fronteira com a Bolívia.

Coincidentemente, o Ministério das Relações Exteriores solicitou ao Ministério da Aeronáutica apoio aéreo para a demarcação do trecho de fronteira entre o Brasil e Bolívia, a oeste da vila de Mato Grosso.

A FAB realizará esse trabalho, a partir de agosto, em conjunto com equipes do Projeto RADAM, especializadas em abertura de clareiras na selva para o pouso de helicópteros, aproveitando a proximidade do atual acampamento.

O produto final do trabalho RADAM é o levantamento do potencial brasileiro nas áreas visitadas.

Da análise das amostras colhidas é feito um mapeamento específico para cada uma das riquezas encontradas nas áreas botânica, geológica, mineralógica, hídrica etc...

É a partir do trabalho do RADAM que tem sido possível o conhecimento integral do potencial dos recursos naturais brasileiros, com base no levantamento de solos, da geologia, geomorfologia, cartografia planimétrica e do uso potencial da terra.

No dia 25 de julho, o Ministro Ueki presidiu, em Manaus, a cerimônia do lançamento dos 14.º e 15.º volumes editados pelo Projeto RADAMBRASIL; um alentado conglomerado de informações obtidas à base do ingente trabalho realizado em conjunto com a FAB.

**13.300.000
DE GALÕES VENDIDOS**



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



**Por que
mais da
metade
dos que
voam
de e para
o Brasil,
preferem
a Varig?**

**Porque
a Varig
tem as
melhores
escalas?**

**Ou porque
tem o
melhor
serviço a
bordo?**

**Ou as duas
coisas?**

**As duas
coisas.**



A maneira mais elegante de voar



Agora você pode ter contatos imediatos com dois tipos de financiamento.

É simples. Comece escolhendo aqui o tipo de financiamento mais adequado para comprar o seu avião. Você pode comprar, por exemplo, com a ajuda das instituições financeiras do Sistema Nacional de Crédito Rural (agentes financeiros do Banco Central) ou da carteira agrícola do Banco do Brasil. E se você não é agricultor ou pecuarista e não se enquadra nas exigências das carteiras agrícolas, não é por causa disso que vai deixar de comprar o seu avião. Basta procurar um Revendedor Embraer.

Com o novo plano especial de financiamento a longo prazo, você também compra o seu bimotor ou qualquer outro avião da Embraer. Entre em contato hoje mesmo com um desses financiamentos. Você vai ver que o transporte mais rápido, confortável e econômico que existe está definitivamente ao alcance de todos.

REVENDEDORES EMBRAER: AEROMOT: TEL. 42-1444 - PORTO ALEGRE, RS; AEROTÁXI CANÁRIO: TEL. 242-8080 - BRASÍLIA, DF; AR: TEL. 70-4496 - SÃO PAULO, SP; EMBRASA: TEL. 298-5279, SÃO PAULO, SP; INA: TEL. 52-1533 - CURITIBA, PR; J.P. MARTINS: TEL. 298-8837 - SÃO PAULO, SP; LIDER: TEL. 441-4700 - BELO HORIZONTE, MG; MARTE DE AVIAÇÃO: TEL. 299-2033 - SÃO PAULO, SP; MOTORTEC: TEL. 263-5377 - RIO DE JANEIRO, RJ; PLUMA: TEL. 441-5044 - BELO HORIZONTE, MG; TACAPE: TEL. 4-1154 - CAMPO GRANDE, MT; TABCO: TEL. 234-4245 - UBERLÂNDIA, MG; UTA: TEL. 261-2333 - GOIÂNIA, GO.

EMBRAER
EMPRESA BRASILEIRA DE AERONÁUTICA S.A.
*O dinheiro que você aplica num avião,
volta voando.*