



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

"Mirage" III-E da 1ª ALADA. Seu alcance em vôo atinge a 3 000 km. Para manobras de aproximação e pouso, possui receptores para a navegação VOR e ADF, assim como receptores para pouso por instrumentos ILS. Está capacitado para realizar missões de assalto e penetração a baixa e grande alturas. Sua carga bélica, neste caso, atinge a 3.3 toneladas.

O "Mirage" possui um sistema de detecção e direção de tiro comandado por um radar Cyrano II e é armado com dois canhões DEFA de 30 mm e um míssil ar-ar MATRA 530 com cabeça eletromagnética. Teve destacada atuação na MR-78 realizada pela FAB.

SUMÁRIO

EDITORIAL

- Pelo sucesso da Aeronáutica Brasileira 2

ARTIGOS ASSINADOS

- Proteção das Linhas Aéreas contra o Terrorismo —
Brock Adams 3
— Ensino e Subdesenvolvimento — Newton de Góes Orsini de Castro — Coronel-Aviador 5
— Uma estratégia de Defesa — Robert H. Kupperman e
Havey A. Smith 9

REPORTAGENS

- Aviões do Brasil na Feira Internacional de Farnborough .. 6
— Cadete da FAB recordista da NAVAMAER 11
— Manobra Real na FAB — MR-78 12
— Dia do Aviador 20
— Médicos de Forças Aéreas Americanas em Reunião no Rio
de Janeiro 23
— A Carteira Hipotecária e Imobiliária do Clube entrega
novos edifícios 38
— A NEIVA no Museu Aeroespacial 40

NOTÍCIAS

- Da Aviação Comercial 15
— Internacionais 27
— Da Aeronáutica 36

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

Dpto. Finanças — Cel Colmar Campello Guimarães

Dpto. Social — Cel Jorge Abiganem Elael

Dpto. Patrimonial — Cel RR Hiram Magalhães

Dpto. Desportivo — Cel RR Ricardo Curvello de Mendonça

Dpto. Jurídico — Cel RR Dalvino Camillo da Guia

Dpto. Secretaria — Maj 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

PELO SUCESSO DA AERONÁUTICA BRASILEIRA

Este ano, à semelhança do que já temos feito no passado, ao ensejo da passagem do Dia do Aviador, é natural que voltemos o nosso pensamento àqueles que empregam a sua inteligência, o seu preparo profissional e os seus mais concentrados esforços em benefício do sucesso da Aeronáutica Brasileira. Incluímos, evidentemente, todos os profissionais que desempenham atividades na Força Aérea, na Aviação Civil e na crescente e bem sucedida Indústria Aeronáutica deste nosso País. Pensamos igualmente naqueles que já prestaram assinalados serviços no caminho da progressiva afirmação do nosso Poder Aeroespacial, mas que hoje estão colocados à margem desse contexto fascinante, uma vez que já pertencem à Reserva Remunerada ou fazem parte do grande contingente de aposentados.

Quando falamos dos que se acham afastados, é claro que aí não estão incluídos aqueles distintos profissionais da carreira do ar que foram chamados para o desempenho de funções no âmbito do complexo aeroespacial, depois de haverem passado para a inatividade. Mas o número deles é bem reduzido, em comparação com a grande maioria que, de fato, está marginalizada de qualquer atividade vinculada às suas habilitações. A propósito, dada a compulsão inata do homem para o trabalho, conhecemos inúmeros aviadores e especialistas que buscaram outras atividades, algumas até mesmo não remuneradas, todavia exercitando sempre o corpo e a mente, a fim de preservar a saúde e realizar ainda alguma tarefa honesta e útil.

Acreditamos sinceramente que se houvesse maior coesão entre os componentes da nossa Família Aeronáutica a situação seria bem mais lisonjeira, com o possível aproveitamento de tantos outros profissionais de comprovada capacidade que certamente dariam palpável contribuição ao ininterrupto desenvolvimento do nosso Poder Aeroespacial. Para isso, entretanto, uma certa mudança de mentalidade teria de ocorrer em nosso País. A seleção de pessoal, por exemplo, para o desempenho de funções nas empresas públicas, precisaria dar maior ênfase aos critérios profissionais, relegando para segundo plano os sentimentos de amizade pessoal e rejeitando, com firmeza, a maléfica intermediação do tráfico de influência. Dessa maneira, os mais capazes teriam melhores oportunidades e o maior beneficiário seria o próprio País. Sabemos que isto não é fácil de ser conseguido,

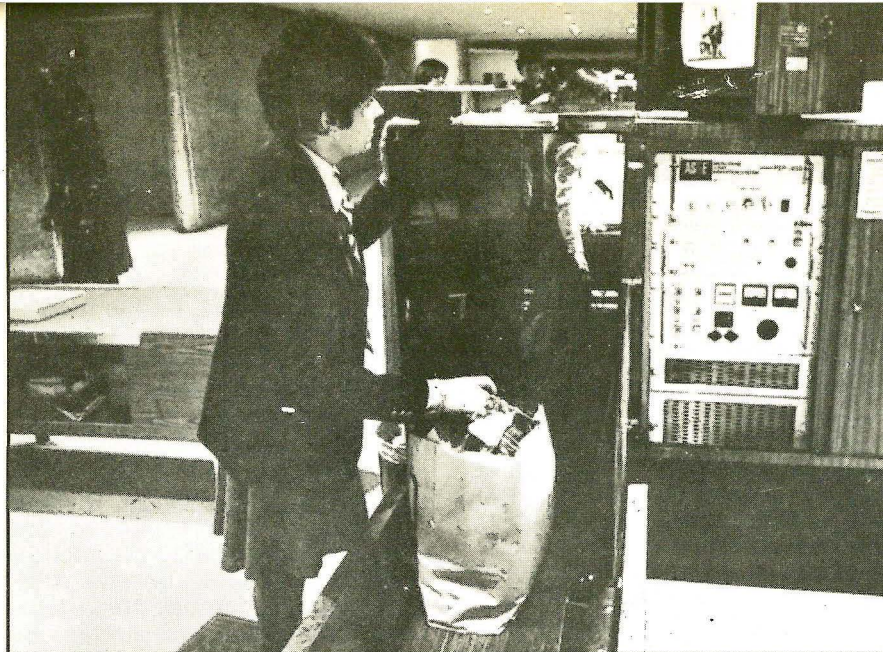
sobretudo levando em conta as características psicossociais do nosso povo. Mas não custa observar como procedem as grandes empresas multinacionais ou não, aqui mesmo entre nós. Afora aqueles altos cargos de direção, cujos ocupantes são nomeados pelas respectivas matrizes, de acordo com métodos próprios, os demais são preenchidos mediante rígidos critérios profissionais, sem a possibilidade de intervenção de protecionismos estranhos aos interesses de cada empresa.

Não custa insistir nesse ponto, pois o que todos desejamos é a crescente prosperidade nacional, sem esquecer que isto somente será conseguido quando o mais racional e judicioso aproveitamento de recursos humanos estiver em plena observância neste imenso País.

Voltemos, porém, a nossa atenção para o sucesso da Aeronáutica Brasileira, civil e militar, que tanta admiração tem merecido, inclusive além de nossas fronteiras. A segurança de voo, tanto na FAB como na Aviação Comercial, é fato incontestável que as estatísticas evidenciam com os seus números. Nunca tivemos, como nos dias de hoje, aeronaves tão numerosas quanto modernas, sendo que muitas delas já produzidas pela nossa Indústria Aeronáutica. Por sua vez, o pessoal empregado nos diversos componentes do nosso Poder Aeroespacial nunca foi tão expressivo, quer em quantidade, quer em qualidade, comparativamente com o passado ainda recente.

Diante desses motivos geradores de otimismo, achamos adequado renovar aquele mesmo apelo já feito em ocasiões idênticas pela crescente união de todos que estão empenhados a serviço da Aeronáutica, sem distinção de civis e militares. A esse respeito, o Clube de Aeronáutica, muito embora seja uma agremiação de classe, tem trabalhado em todas as oportunidades pelo maior conagração entre aqueles que dedicam as suas vidas ao progresso do País no campo das atividades aeroespaciais.

Eis por que, na passagem do Dia do Aviador, saudamos calorosamente a Família Aeronáutica Brasileira, formulando votos de continuado sucesso aos seus integrantes, na certeza de que a permanente união de todos só pode contribuir para maiores realizações e mais positivo prestígio de tão distinta coletividade.



No Aeroporto Nacional de Washington, DC, um guarda de segurança passa pelo raio-x a sacola de uma passageira.

PROTEÇÃO DAS LINHAS AÉREAS CONTRA O TERRORISMO

Por Brock Adams
Secretário de Transportes dos EUA

WASHINGTON — "Torna-se necessário fortalecer as medidas mundiais para condenar, prevenir e eliminar o uso do terrorismo que visa a alcançar objetivos políticos. Aplaudimos as medidas tomadas pelos governos mundiais para libertar todas as nações dessa ameaça.

O recente relatório do Departamento dos Transportes dos EUA, sobre a efetividade do Programa de Segurança da Aviação Civil dos EUA, advertiu que a crescente cooperação entre grupos terroristas em todo o mundo provoca uma contínua ameaça à aviação civil. Em 1977 registraram-se 30 seqüestros mundiais em linhas aéreas, quase o dobro do total verificado em 1976 e o maior de todos os anos, desde o período de 1968 a 1972, quando se registrou o maior número de seqüestros.

Em reunião especial do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), em Montreal, Canadá, ressaltei a crescente gravidade da ameaça e a posição dos EUA de que devemos adotar padrões internacio-

nais mais estritos para a segurança da aviação internacional.

Em nome do Governo dos EUA afirmei, na referida reunião, que a atitude básica, aquela que devemos tomar, é a elevação do atual padrão de segurança da OACI, referente à revista de passageiros.

Para ser eficaz, o padrão deve exigir a revista de todos os passageiros e de todos os volumes em todos os vôos, a qualquer tempo. Vinte e um dentre os 25 seqüestros de aviões comerciais estrangeiros, em 1977, foram causados por falhas no procedimento de revista dos passageiros. As armas envolvidas nesses incidentes deveriam ter sido detectadas e interceptadas por eficazes medidas de revista de passageiros. Em contraste com a experiência estrangeira, nenhum seqüestro, nos EUA, desde 1973, resultou do fato de não haverem sido detectados explosivos ou armas de fogo nos locais de revista de passageiros. Quando a exigência de fortalecimento da revista de passageiros for estabelecida como padrão internacional, sob a OACI, então os países

que não a adotaram poderão apresentar as diferenças à OACI, o que permitirá a elaboração de uma lista de situações deficientes ou perigosas.

As propostas dos EUA, apresentadas à OACI, contam com o apoio de muitas nações de diferentes ideologias. Tais propostas estão em consideração, e afirmamos que os resultados futuros devem ser positivos, para a proteção do sistema mundial de aviação.

Em 1968 não havia padrões internacionais de segurança para a aviação. Desde então os EUA trabalharam intensamente para dar assistência técnica a outras nações, utilizando o sistema internacional de cooperação, especialmente a OACI, para melhorar em âmbito mundial a segurança da aviação civil. Desde 1968, a OACI estabeleceu padrões de segurança e recomendou práticas aos seus 140 estados-membros, publicando um manual de segurança técnica sobre a maneira de implementá-las.

Em 1977, a Assembléia Geral das Nações Unidas adotou uma resolução condenando atos de interferência ilegal com a aviação civil.

A Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA) passou uma resolução instando os estados a ratificarem as Convenções de Tóquio, Haya e Montreal, e sugerindo que os estados que não o fizessem não deveriam continuar como membros da OACI. Tais convenções dispõem quanto à extradição ou à instauração de processo para as pessoas responsáveis por seqüestros e atos de sabotagem contra as instalações da aviação. O Conselho da OACI também adotou uma resolução instando os estados-membros a implementar medidas anti-sequestro específicas, incluindo a revista de passageiros e das malas de mão em todos os vôos.

Muitos países e muitas linhas aéreas contam agora com atuais programas de segurança da aviação civil, e estão melhorando a segurança dos seus sistemas de transporte aéreo. Os EUA lideraram o movimento, proporcionando assistência técnica, orientação e motivação aos países sem experiência nesse campo.

Mesmo com esse progresso, estamos preparados para tomar quaisquer medidas necessárias à proteção dos cidadãos norte-americanos, às tripulações e aos aviões no exterior. Contamos com as disposições de sanção da Lei Federal da Aviação, para suspender os serviços aéreos ou agir com relação às autoridades de operação de linhas aéreas. Já instruí a Administração Federal de Aviação (FAA), no sentido de identificar os aeroportos estrangeiros que apresentam maiores motivos de preocupação, do ponto de vista da segurança. Solicitei inspeções de segurança das relativas operações de transportadores aéreos estrangeiros naqueles aeroportos, pelos EUA, a fim de identificar qualquer carência de segurança e para que se processem as necessárias melhorias.

As regulamentações de segurança da FAA cobrem atualmente 36 linhas aéreas norte-americanas e 73 estrangeiras, operando em cerca de 15000 vôos de passageiros diários programados, de e para 620 aeroportos norte-americanos e estrangeiros, transportando cerca de 585000 passageiros e 800000 unidades diárias de bagagem. Não obstante as grandes complexidades envolvidas nesse sistema, e o fato de que a pessoa ou o volume que estamos procurando seja um dentre centenas de milhões, as medidas que agora se aplicam garantem aos viajantes um nível de segurança não igualado em qualquer tipo de viagem.

Estamos buscando um agressivo programa de assistência técnica com outras nações, para que elas possam ter pleno acesso à perícia norte-americana de segurança e para que todos os passageiros de todas as nacionalidades possam utilizar com maior segurança o sistema aéreo internacional. As equipes de assistência técnica da FAA já visitaram 20 países, proporcionando consultoria e assistência no desenvolvimento ou no aperfeiçoamento dos programas de segurança da aviação civil. Mais de 200 funcionários estrangeiros freqüentaram as escolas de treinamento de segurança da aviação, em Oklahoma City. Ministramos orientação em profundidade sobre todos os aspectos da

segurança da aviação e fornecemos material de treinamento a funcionários do governo e das linhas aéreas.

Regularmente, realizamos inspeções de segurança nos transportadores de bandeira norte-americana e em determinadas instalações de transportadores estrangeiros fora dos EUA. Isso envolve visitas a muitos dos principais aeroportos estrangeiros. O objetivo dessas inspeções é garantir que as linhas aéreas observem os regulamentos da FAA, ordenados pela Lei de Segurança do Transporte Aéreo de 1974. Durante o curso das inspeções, os nossos representantes mantêm encontros com funcionários estrangeiros responsáveis pela segurança do aeroporto e qualquer lacuna ou deficiência observada é levada à atenção dessas autoridades.

Tal atividade de inspeção produziu melhorias em muitos aeroportos estrangeiros e garantiu a contínua eficácia das medidas de segurança das linhas aéreas, exigidas pelas regulamentações da FAA.

Não são simples os problemas geralmente enfrentados pelo sistema internacional de aviação civil. A manutenção ou os problemas de engenharia são precisos, e as medidas específicas corrigem normalmente o problema. Isso não vale para a segurança da aviação. Lidamos principalmente com fatores humanos. Devemos enfrentar a realidade de que as pessoas que operam o sistema são sujeitas a falhas humanas. Além do mais, as questões de soberania básica, tradições nacionais e hábitos locais podem complicar uma solução capaz de funcionar nos EUA. A tarefa torna-se ainda mais complexa pelo fato de estarmos enfrentando forças terroristas treinadas e dedicadas que tentam, repetidamente, penetrar no sistema. As condições de um aeroporto mudam continuamente e não são necessariamente uniformes em todo o aeroporto. Uma deficiência de segurança observada um dia pode não ser aparente no dia seguinte e pode surgir novamente na semana seguinte. Além do mais, um problema pode envolver apenas um transportador aéreo ou apenas um posto de revista, enquanto o res-

to do aeroporto apresenta excelentes condições de segurança. O problema é que a natureza dinâmica do sistema de transporte aéreo exige atenção e observação contínuas das muitas facetas envolvidas no esforço total necessário à segurança. Não é suscetível de recursos estáticos.

A melhor maneira de atingir melhorias imediatas em um campo tão complexo quanto o da segurança da aviação é pela continuação e a expansão dos nossos programas de assistência cooperativa. Mas deveria ficar claro que estamos preparados para tomar medidas diretas, incluindo a imposição de sanções contra outras nações e suas linhas de aviação, caso tais medidas se tornem necessárias à proteção dos cidadãos norte-americanos, das tripulações e dos aviões.

Ao dar vigência à Lei Anti-Séquestro de 1974, o Congresso dos EUA concedeu ao Presidente e ao Secretário dos Transportes autoridade para aplicar diferentes tipos de sanções aos interesses do comércio civil aéreo. O Presidente pode agir contra qualquer nação que ampare organizações terroristas que se utilizam do sequestro como instrumento político. Pode suspender o serviço aéreo direto entre aquele país e os EUA, ou entre nações de uma terceira parte que sirvam àquele país e aos EUA.

Além do mais, o Secretário dos Transportes, com a aprovação do Secretário de Estado, pode reter, revogar ou impor condições às autoridades que operam linhas aéreas de qualquer nação que não adota e não se utiliza das medidas de segurança correspondentes aos padrões mínimos da OACI.

Havemos de nos utilizar desses instrumentos, caso se tornem necessários e onde quer que seja. Nosso principal objetivo é garantir a segurança do sistema aéreo internacional, essencial ao bem-estar social e econômico de todas as nações. Se tivermos que encerrar o sistema, o objetivo não será alcançado. Portanto, nossa meta é o equilíbrio entre a adequada segurança e a principal meta do sistema: o fluxo confiável, eficaz, garantido e seguro, das pessoas e da propriedade"

ENSINO E SUBDESENVOLVIMENTO

Newton de Góes Orsini de Castro
Cel Av

Para os povos e as elites das nações subdesenvolvidas, o fundamental é desejar, com determinação e obstinação, um futuro melhor. Deste modo, a política nacional, para ser viável, deve utilizar a experiência do passado bem como fundamentar suas atividades nas realidades do mundo atual, buscando obter uma visão clara do futuro.

Ao inter-relacionarem-se as necessidades de uma população, obrigatoriamente se tem que confrontá-las com as mudanças políticas, sociais e econômicas que, paralelamente, acompanham os processos de desenvolvimento. Os estadistas sabem que, além dos diversos ajustamentos, torna-se necessária uma preparação para as possíveis mudanças de determinados valores culturais.

Assim, nada mais fazem do que enunciar um fato verdadeiro, mas que no nível das generalizações perde inteiramente o seu sentido prático, uma vez que não pode ser reduzido a termos operacionais. O que se necessita, portanto, não é simplesmente uma teoria de desenvolvimento, mas sim uma doutrina que relacione o referido desenvolvimento com as metamorfoses sociais e com a evolução cultural.

O processo de desenvolvimento deve-se fundamentar na educação. A verdade é que, atualmente, não se pode pensar em transformações que não se apoiem em análises científicas fundamentadas na realidade crítica.

A real origem do subdesenvolvimento no BRASIL encontra-se na forma como está estruturado o

ensino. Busca-se somente armazenar conhecimentos, sem ensinar-se a raciocinar.

Seja qual for o grau de inteligência do indivíduo, poderá doutorar-se. É suficiente que se dedique aos estudos a fim de memorizar os ensinamentos ministrados. Desta forma, os menos dotados, para concluírem seus cursos, terão somente que estudar mais horas do que aqueles que SABEM PENSAR.

Assim, as nossas faculdades, semestralmente, lançam no mercado de trabalho uma maioria esmagadora de homens que conhecem mas NÃO PENSAM. Em consequência, face à quantidade significativa destes doutores com pouca flexibilidade de raciocínio, a Nação acaba por ser conduzida por um contingente medíocre.

Por um fenômeno de autodefesa constituem-se em verdadeiras frentes, contrapondo-se ao desenvolvimento racional e conveniente.

Os mais evoluídos, aqueles que SABEM PENSAR, normalmente, trilham caminhos espinhosos. Se conseguem plantar uma semente, que propiciará progresso, são atacados violentamente. Entretanto, curiosamente, quando aquele grão germina e se transforma em árvore frutuosa, os mediocres apressam-se em usufruí-la.

Torna-se necessária uma reforma de ensino que meça no vestibular, principalmente, a capacidade de se raciocinar. Os currículos e os métodos de ensino devem selecionar, fundamentalmente, os alunos que SAIBAM PENSAR.

O conhecimento tem que transcender ao fato propriamente dito, alcançando as causas e as consequências, permitindo conclusões e propiciando a criação de novos valores apropriados à conjuntura.

As nossas elites têm que ser capazes de identificar a realidade integrada no contexto internacional, compreendendo, assim, a fenomenologia social, política e econômica de âmbito nacional.

Os fenômenos políticos de uma nação têm sempre uma natureza muito especial, singular, de grande dificuldade de entendimento, ligados à acentuada fluidez dos fatos, das mudanças constantes, da imprecisão dos conceitos, idéias e tantas outras facetas particulares. Deste modo, temos que formar homens de nível superior que realmente SAIBAM PENSAR e concluir, para melhor decidirem.

Vivemos numa Nação que necessita urgentemente de técnicos de nível médio. Consequentemente, devemos estruturar o nosso ensino de modo que aqueles que têm conhecimentos e técnicas, mas que possuem pouca capacidade de PENSAR, venham a ocupar essas funções.

De que vale uma nação cujas elites não SABEM PENSAR ?



Bandeirante de Reconhecimento Marítimo, Busca e Salvamento, um dos aviões brasileiros que representou a EMBRAER na Feira Internacional de Farnborough



AVIÕES DO BRASIL NA FEIRA INTERNACIONAL DE FARNBOROUGH

Com a presença de 450 empresas fabricantes de aviões e material aeronáutico, de 16 países, inclusive 2 da América do Sul — Brasil e Argentina, foi realizada, na Inglaterra, a Feira Internacional de Farnborough.

A indústria aeronáutica brasileira se fez representar, através da Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. (EMBRAER), com três aeronaves:

— o EMB-111 BANDEIRANTE de Reconhecimento Marítimo, Busca e Salvamento;

— o EMB-110 P2 BANDEIRANTE versão alongada, destinado principalmente ao mercado externo, para até 21 passageiros;

— o EMB-121 XINGU, primeiro avião pressurizado, projetado e fabricado no Brasil.

— O XINGU PT-ZCT, exposto em Farnborough, foi especialmente preparado para essa mostra internacional e permanecerá

na Europa, para vôos de demonstração para clientes em potencial.

O 200º exemplar do avião BANDEIRANTE, ainda nas linhas de montagem da EMBRAER, foi vendido na Feira Internacional de Farnborough, conforme acordo assinado entre a Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A. e a CSE Aviation, revendedor da EMBRAER, no Reino Unido.

Também foi firmado acordo entre a EMBRAER e a Air Wales,

para a compra do 2º BANDEIRANTE (EMB-110P2). O 1º adquirido por aquela empresa entrou recentemente em operação, ligando cidades do País de Gales ao continente.

O BANDEIRANTE EMB-111, versão Reconhecimento Marítimo, Busca e Salvamento, foi objeto de grande interesse na área militar, tendo sido alvo da atenção de delegações de Forças Armadas de vários países. A imprensa mundial deu especial destaque ao EMB-111, cuja foto foi capa da revista do Salão de Farnborough.

O jornal inglês "Time" publicou artigos estampando fotos do BANDEIRANTE, comentando que esse tipo de avião brasileiro já se encontra em operação em várias companhias de aviação regional britânicas, como a Air Wales, e Air Ecosse e, na Austrália, na Masling Commuter Services.

O estande da Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A., na Feira de Farnborough, foi visitado pelo Embaixador do Brasil na In-



O Xingu — primeiro avião pressurizado, projetado e construído no Brasil, também esteve em Farnborough

glaterra, Dr Roberto Campos, que tem dado destacado apoio à venda de aviões nacionais ao Reino Unido.

Também a imprensa estrangeira tem dedicado extensas reportagens à indústria aeronáutica brasileira. O jornalista Hirodo Kido, da revista japonesa "Air

Review", colocará, nas capas das próximas edições, fotos coloridas dos aviões do Brasil: EMB-110P1 BANDEIRANTE, versão alongada mista para passageiros ou carga, e o EMB-111 BANDEIRANTE, versão de Reconhecimento Marítimo, Busca e Salvamento.

O Bandeirante vem prestando relevantes serviços à Força Aérea Brasileira





Quando
você voa com
gente que
gosta do que faz,
você só pode
ficar satisfeito com
isso. E vendo você
assim, a gente se sente
mais satisfeita ainda.
Porque para nós, da Vasp,
o melhor prêmio é saber
que quem a gente serve
está gostando de voar com a
gente. E agora você não
só voa com quem gosta, como
voa também no novo Boeing
Super 200, o mais moderno e mais
confortável jato em voo no Brasil.
Venha voar Vasp. Nós temos
certeza de que você também vai
ficar satisfeito.

VASP

Onde você voa com quem gosta.

**A satisfação de fazer o que
a gente gosta é sentir a satisfação
de quem a gente serve.**

UMA ESTRATÉGIA DE DEFESA

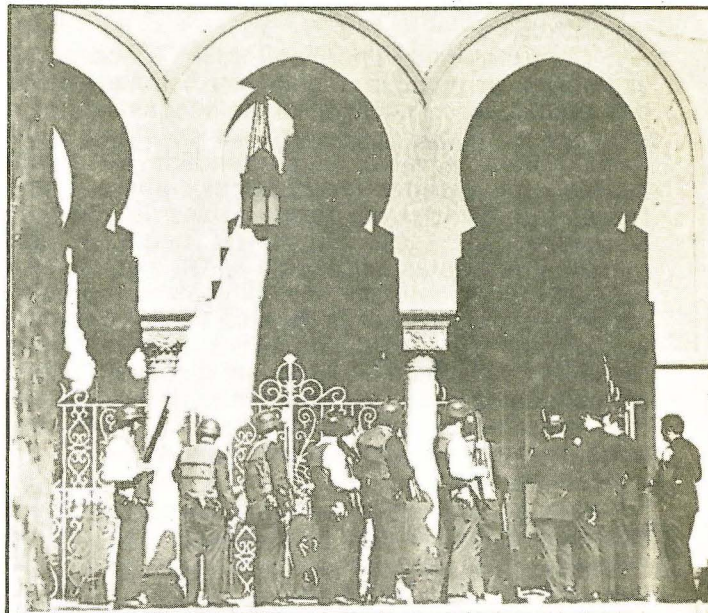
Há cerca de 50 grupos terroristas mundiais, que variam, em tamanho, de um punhado de pessoas a centenas. O número total é estimado em aproximadamente 3000; porém, somente cerca de 200 desses terroristas pertencem aos quatro ou cinco grupos considerados transnacionais em seu âmbito de ação. Treinam juntos e se conhecem bem. Ao que tudo indica, os grupos recebem financiamento adequado e muitos de seus integrantes procedem da classe média alta e possuem esmerada educação — alguns estudaram ciências físicas e biológicas. Para tornar a questão ainda mais complexa, esses grupos contam muitos simpatizantes, em alguns casos, entre pessoas bem situadas na vida, que lhes dão abrigo ou outras formas de ajuda.

Os motivos do terrorismo têm raízes profundas, principalmente nos grupos que têm motivações políticas e vivem normalmente sob condições repressivas. Obviamente, uma preocupação maior com os direitos humanos e a solução das disputas mundiais, pela diplomacia e pelo Direito Internacional, são de vital importância para livrar o mundo desse flagelo. Nossas atenções concentram-se nos meios nacionais e internacionais de combate ao terrorismo, principalmente em iniciativas de maior significado interno e internacional do que os experimentados até o momento. Especificamente, consideramos três linhas de defesa à disposição de todos os governos — coleta de informações, segurança física e capacidade de contornar as crises com eficácia. As atividades de inteligência formam a primeira linha de defesa.

Limitação de danos por meios físicos é a segunda técnica necessária. Cercas, guardas, sensores diversos, televisão de circuito fechado, meios seguros de comunicação, agentes incapacitantes, todos esses elementos são parte integrante de uma tecnologia de combate ao terrorismo.

Finalmente, até mesmo os melhores serviços de inteligência e de segurança física podem, ocasionalmente, falhar, e os governos ver-se-ão forçados a enfrentar crises geradas pelo terrorismo. A fim de minimizar os traumas decorrentes de tais atos, os governos devem conduzir-se de maneira adequada. Precisa fazerem-se acertos relativos à organização, sistemas de administração de informação e comunicação, fontes de ajuda técnica, ativos militares especializados, prestação de emergência de serviços médicos, de alimentos, de geração de energia, e definição clara de autoridade jurídica e administrativa. Autoridades de alto nível deveriam praticar tomadas de decisões com que poderão defrontar-se. Atualmente até mesmo as

Por Robert H. Kupperman e Havey A. Smith
De *The Washington Post*



Policiais montam guarda ao Centro Islâmico de Washington, D.C., onde muçulmanos da seita Hanafi mantiveram reféns durante uma ação terrorista, em março de 1977

nações mais poderosas se apóiam em bases precárias. A preparação de medidas para enfrentar o terrorismo não deve ser isolada ou inexequível; ao contrário, deve fazer parte das atividades quotidianas do governo, o que asseguraria a capacidade de mobilizar recursos em momento de pressão.

Na ausência de planos específicos de inteligência sobre terrorismo, a tarefa de conter o terrorismo recai sobre medidas tais como cercas, guardas, alarmas e a revista de passageiros e bagagens nos aeroportos. Não há garantia de que os terroristas não conseguirão contornar tais medidas, mas o seu uso poderá desestimulá-los, com exceção dos mais inteligentes e decididos. Entretanto, para que possam ser eficazes, mesmo dentro desses limites, essas barreiras devem ser onipresentes. Caso contrário, os terroristas simplesmente transferirão suas operações para alvos menos protegidos. Seqüestradores em potencial de aeronaves, por exemplo, embarcarão em aeroportos onde as medidas de segurança são sabidamente pouco severas (Os terroristas de Entebbe embarcaram no avião da Air France em Atenas, então reconhecidamente um ponto fraco no sistema de segurança de aeroportos). Como devem ser aplicadas universalmente a todos os objetivos potenciais para que possam ser eficazes, essas medidas preventivas devem ser relativamente pouco dispendiosas, quando o número de alvos a ser protegido for grande. Isto eliminaria um alto nível de sofisticação tecnológica nas medidas para prevenir o terrorismo, exceto em casos isolados de uns poucos alvos extremamente vulneráveis.

A medida de segurança mais eficaz é negar ao terrorista os meios de ataque; porém nossos valores políticos, sociais e econômicos básicos tornam este um objetivo inatingível. Entretanto, muito pode ser feito por meios técnicos para limitar as oportunidades, sem se empenhar em medidas restritivas ou repressivas que comprometam a própria natureza de nosso governo.

Controles mais enérgicos sobre o acesso aos explosivos comerciais, mediante a regulamentação das aquisições e normas aperfeiçoadas, a fim de impedir os roubos, poderiam ser de alguma utilidade; porém, a vasta disponibilidade de componentes (tais como fertilizantes), adequados à manufatura clandestina de explosivos de alto poder de destruição, torna impossível negar a determinados terroristas o acesso a esses explosivos. A capacidade de detectar tais explosivos ajudaria a dar certa proteção a alvos especiais particularmente vulneráveis ou particularmente valiosos. Várias modalidades técnicas, que variam de cães treinados em detectar bombas até os mais sofisticados tipos de instrumentos físico-químicos, já foram sugeridas para a descoberta de explosivos.

O caso das pequenas armas é semelhante ao dos explosivos de alto teor. Apesar de tudo que possa ser feito para limitar o acesso, é quase certo que terroristas decididos poderão obtê-las, enquanto apenas um pequeno número de vítimas em potencial pode ser protegido por artefatos de detecção. Embora possam frustrar as intenções do terrorista e proteger alvos-chaves, as providências técnicas não eliminarão o problema.

A situação dos armamentos pesados é um tanto diferente, pois as fontes de fornecimento são poucas e o índice de tecnologia exigido praticamente elimina a possibilidade da manufatura clandestina. Por outro lado, a proteção contra elas é virtualmente impossível. Desta forma, a maneira de impedir o uso dessas armas pelos terroristas é negar-lhes acesso a elas. As probabilidades de uma política desse tipo são razoavelmente promissoras; embora as sofisticadas armas antitanques e de lançamento se encontrem amplamente dispersas, nas mãos de várias unidades de tropas nacionais, e tenha ocorrido o tráfico clandestino de armas, este tráfico é muito vulnerável à interdição. Maior vigilância alfandegária e dispositivos para rastrear e localizar armamentos roubados surgem como as medidas mais promissoras.

Em um ataque de surpresa, pouco pode ser feito para controlar a situação, sendo a limitação dos danos e a restauração as principais preocupações; mas, em ações que envolvem reféns, há uma ameaça, e tenta-se a negociação, dando-se ao governo a oportunidade de tomar iniciativas para contornar o desfecho.

A situação refém-barricada é um setor proveitoso para a aplicação de tecnologia. Os problemas incluem obter informação atrás da barreira, transpor a barreira fisicamente e imobilizar os terroristas, ao mesmo tempo em que se procura proteger o refém. Todos esses problemas são de natureza técnica, passíveis de solução por métodos físicos e de ciência de comportamento.

A chave para se lidar com situações mais complexas, que envolvam reféns, ameaça de ataques com produtos químicos, biológicos ou nuclear-radiológicos, é a pronta disponibilidade de uma ampla variedade de técnica no setor correspondente. Pode ser explorada a disponibilidade dos computadores, a fim de acelerar o acesso aos técnicos apropriados. Se não ocorrer nenhum ataque ilustrativo, a primeira tarefa da tecnologia é avaliar a credibilidade da ameaça.

As autoridades limitarão normalmente seu raciocínio às táticas, assim salvando vidas. A preocupação estratégica — dissuasão de atentados futuros — somente adquirirá maior importância após ter passado a tragédia imediata. Não existem fórmulas simples, porém há alguns princípios básicos:

- Os governos não podem ceder diante de um atentado sério, mediante concessões de natureza política ou de orientação.

- Adotar uma política de dissuasão, a ponto de recusar as menores concessões, poderá prenunciar o desastre político, e, deste modo, favorecer os objetivos dos terroristas.

- Políticas declaradas de não-concessões são particularmente perigosas, pois seus fracassos iniciais revelam, em última análise, sua nulidade.

- Não-concessões simples ou estratégias táticas não são exequíveis a longo prazo.

"Ganhar tempo" funciona vantajosamente para ambas as partes, pois, embora reduza a possibilidade de a ameaça ser concretizada e aumente os riscos de captura ou aniquilamento dos terroristas, também aumenta possibilidades de alcançarem estes pelo menos algumas de suas exigências e pode acentuar o efeito propagandístico das ações do terrorismo. Entretanto, se a exequibilidade de um governo está em jogo, a ação terrorista poderá exceder à capacidade de reação das organizações policiais tradicionais e exigir o emprego dos recursos nacionais.

Há também os meios de comunicação. Os jornais, revistas, o rádio e a televisão funcionam como estrelas em uma peça encenada pelos terroristas. Os meios de comunicação poderão surgir como forças benéficas, limitando as repercussões na sociedade de um atentado, ou podem instigar o terror. A cobertura pelos meios de comunicação não pode ser eliminada, nem isto seria desejável nas sociedades livres. Se os meios de comunicação não fizessem a cobertura dos atentados terroristas, estes poderiam perpetrar mais ações ainda ou aumentar o nível de violência, a fim de atrair a atenção do público.

Nenhum debate sobre o controle dos incidentes terroristas transnacionais estaria completo sem se explorar uma solução militar. Está claro que, se as negociações malograrem, as nações devem estar preparadas para recorrer às forças militares. No entanto, poucas nações possuem uma força paramilitar para lidar com uma crise de emergência.

Acreditamos que uma força paramilitar internacional deveria ser constituída e colocada à disposição de todos. Os riscos de um fracasso tático seriam distribuídos equitativamente entre muitas nações. Para que se possa enfrentar as ações do

terrorismo transnacional, devem elas ser consideradas problemas internacionais de manutenção da paz e não simplesmente desafios à execução das leis internas. Não se deve esperar que nações, isoladamente, arquem sozinhas com o ônus militar e político.

Finalmente, se o terrorismo internacional é uma nova modalidade de guerra, a comunidade de controle de armas e desarmamento deveria agir para

enfrentar o desafio. Foi proposta a criação de uma agência das Nações Unidas para verificar os acordos de controle de desarmamento. Tal organização poderia assumir igualmente as responsabilidades pelo setor do terrorismo. Grupos subnacionais que não possuem sede fixa e que podem recorrer a bombas atômicas constituem um problema de controle de armas e desarmamento, da mesma forma que a proliferação das armas nucleares entre as nações.

CADETE DA FAB RECORDISTA DA NAVAMAER — 78

O Cadete Luiz Antonio Nunes Bittencourt, do 2º ano da Academia da Força Aérea, recordista absoluto em natação da NAVAMAER-78, deixou, no terceiro ano, a Escola de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, para ser aviador militar.

Ele foi recebido pelo Comandante do Comando Geral do Pessoal, Tenente-Brigadeiro-do-Ar Antonio Geraldo Peixoto (foto) — que o cumprimentou em nome da Força Aérea Brasileira. Também estava presente o Brigadeiro-do-Ar Jorge José de Carvalho, Presidente da Comissão de Desportos da Aeronáutica.

Pela NAVAMAER-78, o Cadete da AFA, que deixou a Escola de Engenharia, por vocação para o vôo, bateu o recorde nos 200 metros nado "Medley" (quatro estilos), feitos em 2'24".6; nos 100 metros nado de peito, o tempo foi de 1'13".6. Em ambas categorias é também recordista das Forças Armadas.

Bittencourt venceu, igualmente, a prova de 100 metros nado livre com 58".6, tendo sido considerado o participante de melhor índice técnico nas modalidades esportivas por ele disputadas, o que lhe valeu, além das medalhas de ouro, uma estatueta em bronze, que lhe foi entregue pelo Ministro-Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas, General-de-Exército Tácito Teófilo de Oliveira.

Ao cumprimentá-lo, o Comandante do COMGEP disse a Bittencourt: "Você está de parabéns. A AFA também é muito mais a nossa Força Aérea".

Filho de Oficial da Aeronáutica, hoje na reserva, Bittencourt explicou que todo o seu feito se deve ao incentivo de seus instrutores e colegas da Academia da Força Aérea, acrescentando que sua vocação para a aviação foi um fato irresistível, razão que o levou a deixar a Universidade Federal do Rio de Janeiro, depois de um vestibular "puxadíssimo", e passar para o terceiro ano, ingressando na Força Aérea.

Com 22 anos recém-feitos, ele tem outro irmão mais velho, com 26 anos, já formado em Engenharia, e duas irmãs.

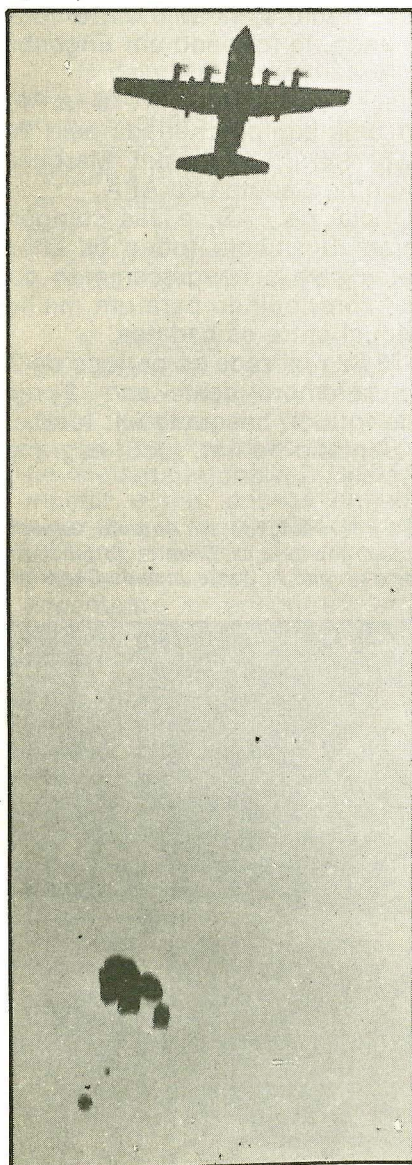
Durante a realização da NAVAMAER-78, a FAB foi representada por uma equipe chefiada pelo Tenente-Coronel-Aviador Sergio Pradaskti Marques, Comandante do Corpo de Cadetes da AFA.

Para o futuro Oficial da FAB, essas competições, repetidas sistematicamente todos os anos, são muito importantes para o conagração das Academias Militares, contribuindo para um melhor conhecimento individual entre os cadetes.

A NAVAMAER-78 foi realizada no período de 27 de agosto a 02 de setembro deste ano. Foram disputadas provas de vólibol, basquetebol, futebol, natação, atletismo, pentatlo militar, judô, esgrima, tiro e pólo aquático.

O Cmt do COMGEP, Ten Brig do Ar Antonio Geraldo Peixoto, recebeu em seu gabinete o Cadete Bittencourt. Também estava presente o Brig do Ar Jorge José de Carvalho, Presidente da CDA.





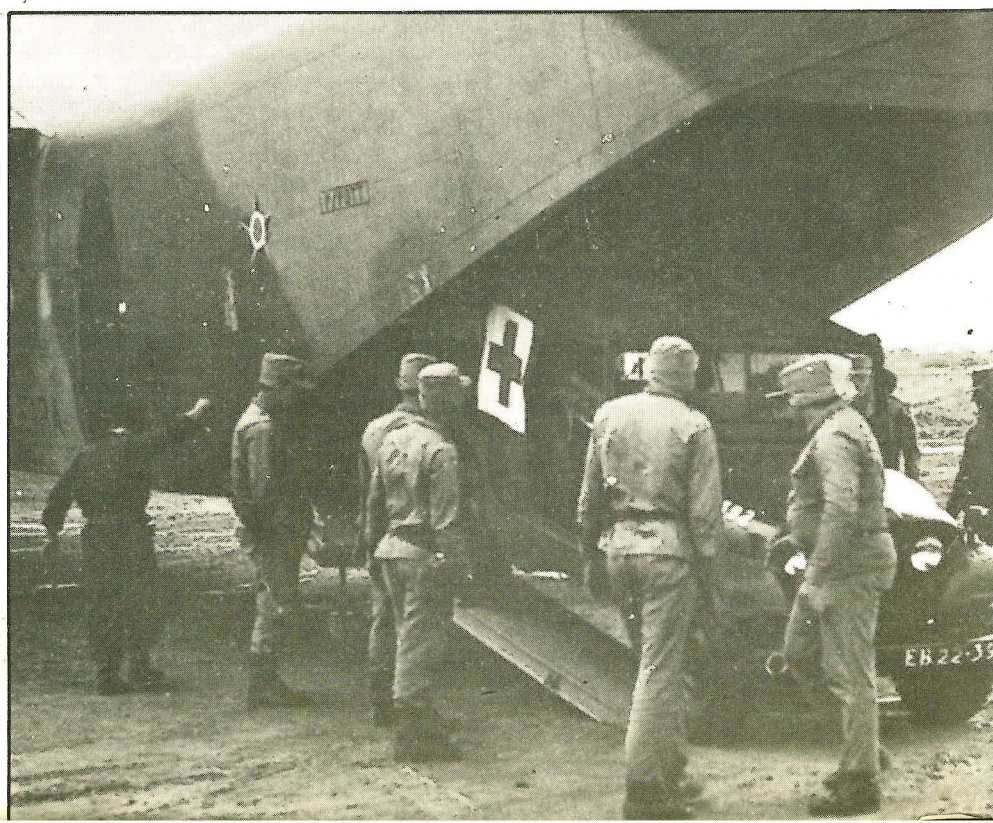
MANOBRA REAL NA FAB — MR-78

Terminada a primeira fase da Manobra Real de 1978 (MR-78), que caracterizou um hipotético estado de beligerância, guerra clássica convencional, entre os países Azul e Rosa, cujas "capitais" se localizaram, respectivamente, no Rio e em Brasília, teve início a sua segunda fase.

Em tudo semelhante à MR/77,

a MR/78 repetiu, com menor envergadura, os exercícios realizados no ano anterior, permanecendo como finalidade maior treinar o Processo de Planejamento de Comando, através dos Estados-Maiores constituídos.

A MR/78 teve como finalidade testar a mobilidade e o emprego das Unidades Aéreas envolvidas,





avaliar os parâmetros estabelecidos pelos Programas de Instrução e Padrões de Eficiência (PIPE), checar a mobilidade e o emprego das Unidades Celulares, notadamente as de Material Bélico, exercitar as redes de comunicações de comando e operacionais, pôr à prova a capacidade de emprego de meios auxiliares à navegação e aproximação em campanha e, finalmente, verificar o controle aerotático exercido pelo Sistema de Defesa Aérea e Controle de Tráfego Aéreo (SISDACTA).

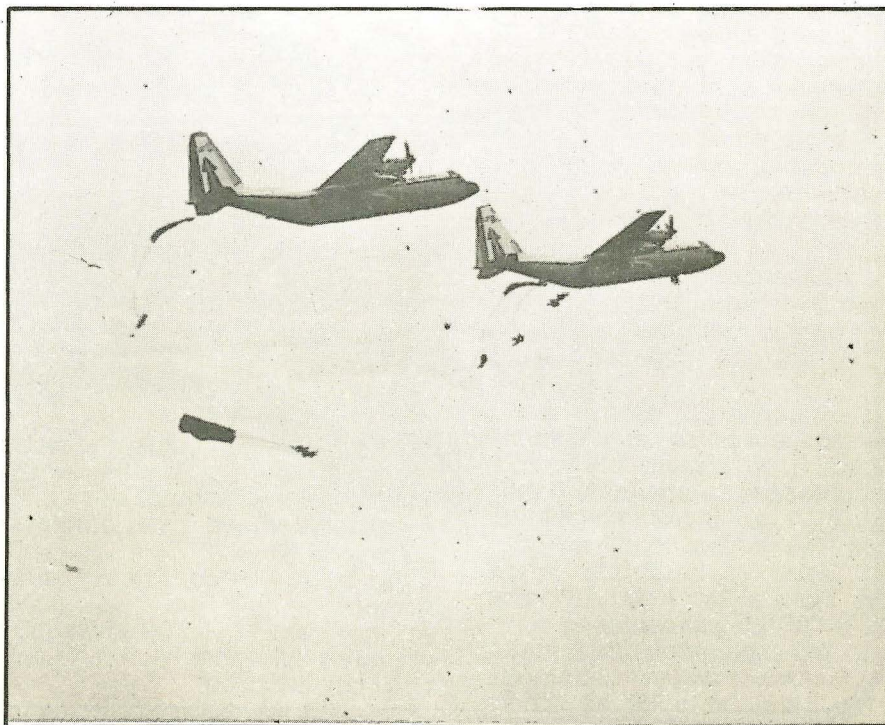
Participaram da MR/78 aeronaves F-103 "Mirage", F-5 "Tiger", T-26 "Xavante", KC-130 e C-130 "Hércules", C-115 "Búfalo", S-16 "Albatroz", C-95 "Bandeirante" e helicópteros SH-1D.

Durante vários dias, esses aviões e helicópteros realizaram missões aerotáticas, de defesa aérea, de logística, de busca e salvamento e de transporte de autoridades em disputa de uma área litigiosa situada próxima à

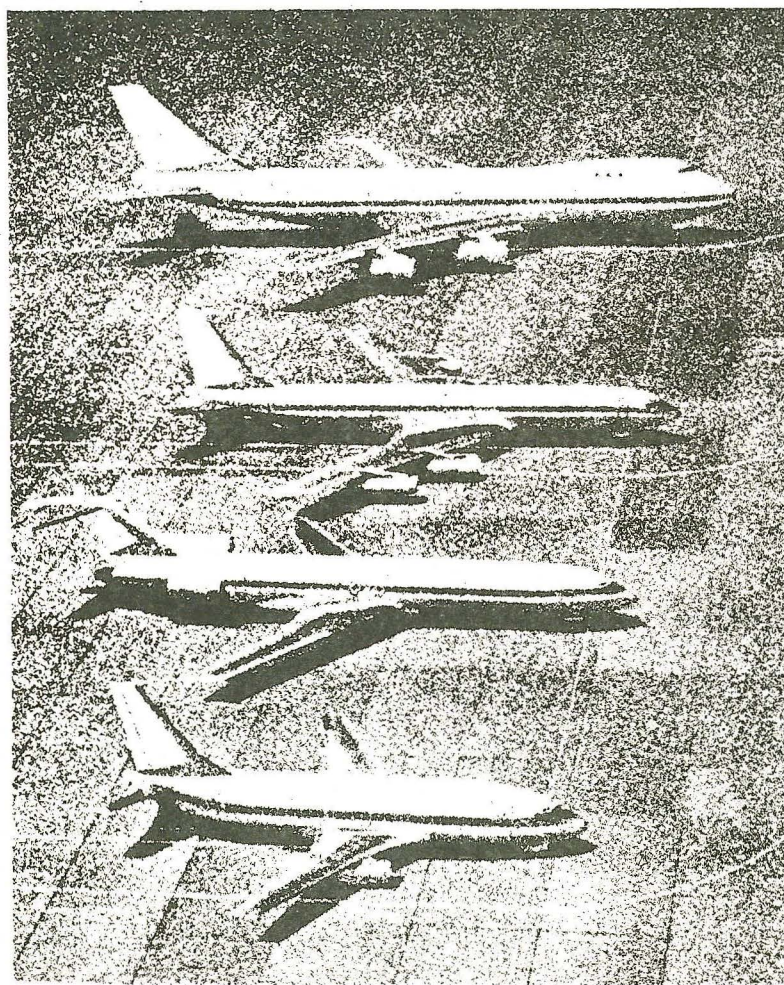
região da represa de Três Marias.

Após a Terceira Fase da MR-78, com a concentração das Unidades Aéreas em Anápolis, e a Quarta Fase, com o "ataque" a

Planaltina, e o retorno das Unidades Aéreas às suas Bases, foi encerrada, não só a MR-78, como o ano de instrução da Força Aérea Brasileira.



Nossa Homenagem
à Aviação Brasileira no
**DIA DO
AVIADOR**



BOEING
Tornando o mundo menor

AVIAÇÃO COMERCIAL

O NOVO BOEING 757

O Boeing 757 é um novo bi-reator para pequenas e médias distâncias, que combina uma fuselagem semelhante à dos 707, 727 e 737, com uma nova asa, baseada em tecnologia desenvolvida pela Boeing, além de novos motores, permitindo que seja alcançada uma economia de combustível muito superior a qualquer outro avião de sua classe.

O 757 poderá transportar 174 passageiros, numa combinação primeira classe e econômica, ou 207 passageiros, numa classe econômica única.

Terá comprimento de 52,7 metros, sendo 5,97 metros mais longo que o 727-200. Sua asa é fruto da mesma tecnologia empregada nos aviões da nova geração Boeing.

A economia de combustível foi levada em grande consideração no projeto do novo jato. Em rotas de aproximadamente 925 quilômetros, ele economizará cerca de 40% do custo de combustível por assento, em relação aos aviões atuais.

O 757 é propulsionado por duas turbinas, que podem ser Rolls Royce RB 211-535B; General Electric CF6-32C; ou Pratt & Whitney JT10D-132A, com empuxo da ordem de 15 200 quilos.

O 757 poderá voar sem escalas de Londres a Atenas, numa distância aproximada de 1500 milhas, com cerca de 200 passageiros.

Apresentando quatro rodas em seu trem-de-pouso principal, poderá operar em pistas onde outros aviões de sua categoria não são autorizados a pousar. Sua carga sobre as pistas será, na realidade, a mesma que a dos Boeing 737, jatos muito menores. Sua nova asa tornará ainda

possível decolagens com carga máxima de passageiros, utilizando 230 metros de pista a menos que os atuais Boeing 727.

A maior parte da fuselagem do 757 será a mesma do 727, o mesmo acontecendo com a empennagem. Mas as asas, as turbinas e o trem-de-pouso serão completamente novos.

Com sua nova asa e seus novos motores, os vãos de cruzeiro do 757 poderão atingir 1800 metros acima da altitude de cruzeiro do 727-200, o que contribuirá em muito para a economia de combustível.

O investimento que a Boeing fará no programa do 757 será minimizado em função de sua semelhança com os atuais aviões da família Boeing.

DADOS BÁSICOS:

Comprimento	— 52,7 metros
Envergadura	— 37,9 metros
Altura da Cauda	— 11,2 metros
Máximo peso de decolagem	— 99,338 quilos
Máximo alcance	— 3700 quilômetros
Capacidade	— 174 passageiros (sendo 160 na classe econômica e 14 na primeira classe)



1978: UM MARCO PARA A BOEING

Uma série de fatos que ocorreram recentemente fez do ano de 1978 um marco para a Companhia Boeing. Após anos de planejamento e pesquisa, visando aos novos aviões para a década de 80, a nova geração começou a tornar-se realidade a partir de julho do corrente ano, com a encomenda de trinta 767, pela United Airlines, para entrega em meados de 1982, atingindo, essa compra, o valor de 1.2 bilhão de dólares.

O volume de encomendas até agosto — 226 jatos — praticamente igualou o movimento total do ano passado, que foi de 228 aviões.

Em função do aumento das encomendas realizadas nos últimos vinte meses, a produção será ampliada, esperando-se atingir, em finais de 1979, um total de 26.5 aviões por mês, assim distribuídos: doze 727, sete 737, sete 747 e meio 707.

As encomendas do 737 e 747 foram muito volumosas em 1978, atingindo, respectivamente, a marca de 65 e 60 jatos até o momento.

Em decorrência do aumento das vendas e da decisão de iniciar a produção do 767, o número de empregados da Boeing também cresceu, somando, atualmente, 61000 somente na área de Seattle, o que significa um acréscimo de 7000 trabalhadores em comparação com o ano passado.

AEROPERU VAI OPERAR O L-1011 TRISTAR

A Aeroperu tornar-se-á a primeira aerotransportadora latino-americana a operar o trijato Lockheed L-1011, TriStar, quando receber em dezembro vindouro uma unidade arrendada à Pacific Southwest Airlines, PSA. Richard Taylor, vice-presidente e gerente geral de programas comerciais da Lockheed, revelou que a empresa peruana também firmou encomenda de um L-1011-500, o TriStar de longo alcance e que estará no serviço regular da Aeroperu em 1981.

O avião arrendado, um L-1011-1, o modelo básico, está sendo modificado pela Lockheed Aircraft Service, em Ontário, na Califórnia, para atender as características de serviço e de rotas da empresa usuária. Sua capacidade de transporte é de 273 passageiros num percurso de 5900 quilômetros. O modelo avançado L-1011-500 transporta 250 passageiros no percurso de 9800 quilômetros.

DIRIGÍVEL REVOLUCIONÁRIO

Alguns países demonstraram interesse pelo "Thermoskyship", uma nova versão do dirigível convencional, com velocidade máxima de 90 nós, a ser produzida pela recém-fundada Skyships Ltd, da Ilha de Man, localizada entre a Inglaterra e a Irlanda.

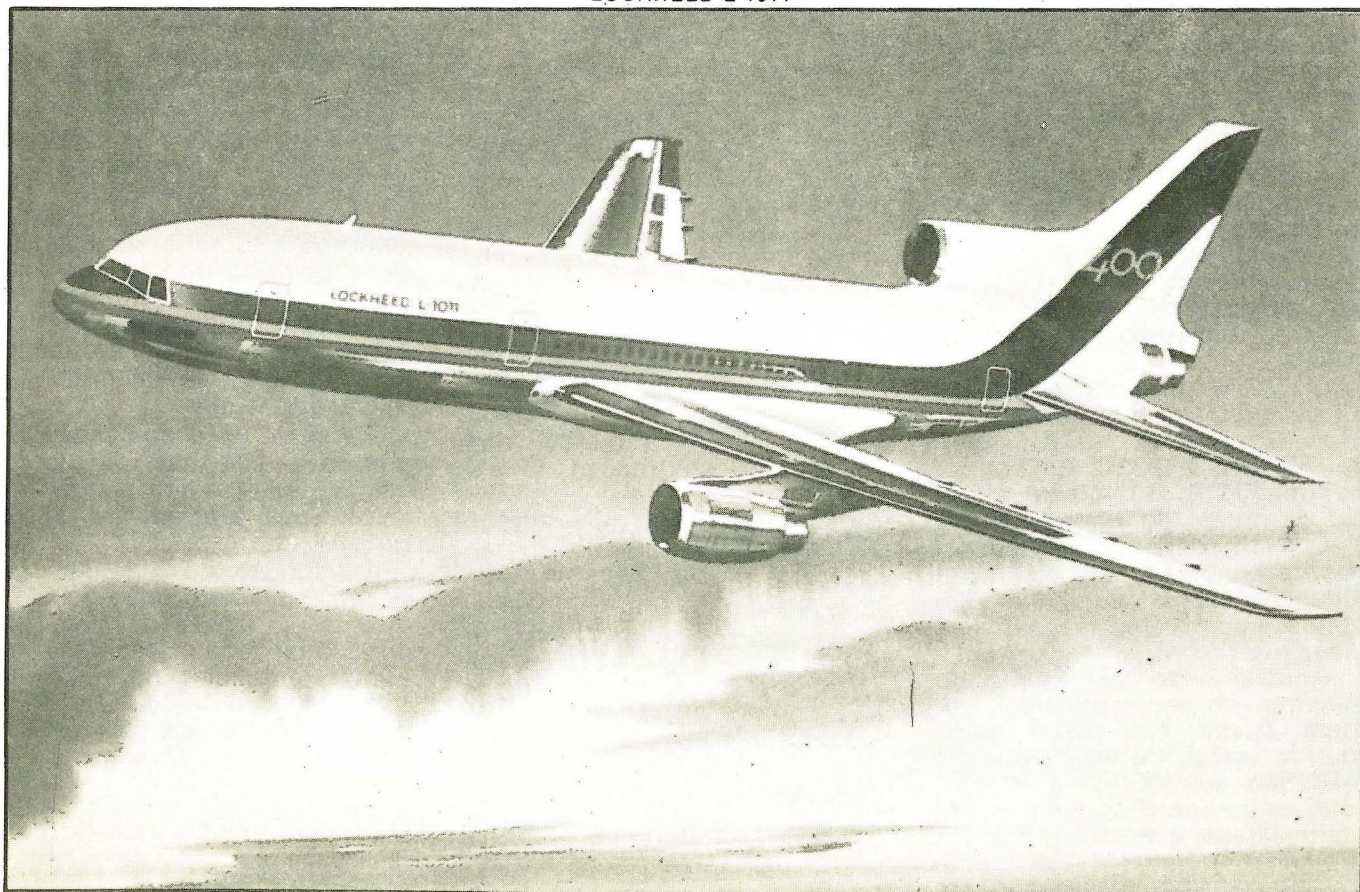
A empresa pretende construir seus dirigíveis na antiga estação de Jurby, da Real Força Aérea, com uma produção de três por ano, a iniciar-se dentro de dois meses. Os "skyships" combinam os princípios do dirigível tradi-

cional e do balão de ar quente. O gás de hélio dá a sustentação principal e os gases aquecidos do exaustor dos motores de turbinas a gás proporcionam o controle de flutuabilidade.

O controle vertical e horizontal a pequenas velocidades é conseguido por motores centrais "turbofan", com bocais móveis em volta do perímetro do dirigível, que é o mesmo princípio usado no jato britânico Harrier, de decolagem vertical. As primeiras versões do dirigível vão transportar uma tonelada de carga útil, mas já está sendo estudada uma versão de seis toneladas.

O dirigível - com o formato de um "disco voador", como se imagina que ele seja — destina-se principalmente ao transporte de cargas sobre regiões onde as comunicações terrestres são particularmente deficientes, como florestas cerradas. Um outro uso para a versão de seis toneladas seria como transporte de carros e passageiros. Com o tamanho da metade de um campo de futebol no diâmetro, poderia transportar 60 passageiros. Se a nova

LOCKHEED L-1011



empresa manter a produção dentro dos prazos previstos, o primeiro "Thermoskyship" deverá entrar em serviço dentro de três anos.

NOVA LINHA DE MONTAGEM PARA O 747

Um aspecto da linha de montagem do 747, na fábrica da Boeing, em Everett, Estado de Washington, é visto na foto ao lado.

Em função do crescente número de encomendas, uma nova linha de montagem está sendo preparada para entrar em operação ainda em 1978.

Dentro de um ano a produção do Boeing 747 será elevada para sete aviões por mês.

AIRBUS(ÔNIBUS AÉREO) — BERNARD LATHIÈRE FAZ UM LEVANTAMENTO

Quando da exposição internacional de Hanover, Bernard Lathière, administrador gerente da AIRBUS INDUSTRIE, fez um levantamento da situação do A-300, analisando os motivos do sucesso registrado em um ano por esse aparelho, fruto da cooperação européia, principalmente franco-alemã.

Em seguida confirmou que, pela primeira vez, os grandes construtores americanos devem tomar consciência da presença européia no mercado dos aviões de linha.

No último Salão de Hanover, há dois anos, os pedidos da AIRBUS INDUSTRIE elevavam-se a 56 aparelhos, ou seja, 33 encomendados e 23 em opção de compra. Naquela época, 20 aparelhos estavam sendo explorados por seis companhias aéreas, das quais as mais importantes eram a AIR FRANCE, a LUFTHANSA e as LINHAS AÉREAS COREANAS.

Os primeiros A-300 tinham sido entregues dois anos antes, em maio de 1974, à companhia nacional francesa. Hoje, 13 companhias aéreas já celebraram contratos, cobrindo 101 aviões, dos quais 72 encomendados e 29 em opção. Além disso, os Esta-



dos Unidos acabam de lhes abrir suas portas.

Cinquenta e um A-300 voam atualmente no mundo inteiro, com uma regularidade técnica de 98,5% do total da frota, sendo que os três principais usuários chegam a 99,7%. O consumo de combustível provou ser inferior àquele que é indicado nas cláusulas técnicas, o desempenho na decolagem e na aterragem é sensivelmente superior e a massa dos aviões entregues é muitas vezes inferior àquela prevista nas especificações.

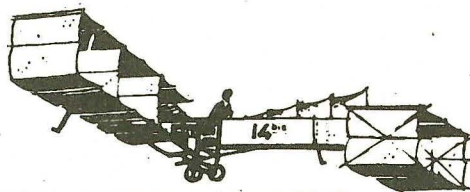
HÉRCULES DE PASSAGEIROS

O Super Hércules L-100-30 é quatro metros e meio mais longo que o cargueiro Hércules C-130

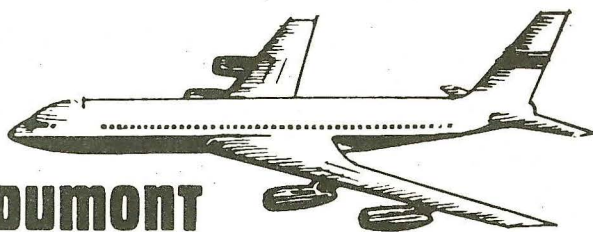
comum, este bastante nosso conhecido — a FAB opera uma frota deles. Presentemente, a Lockheed-Geórgia Company está projetando mais dois tipos de Super Hércules: o L-100-31, para 106 passageiros, e o L-100-30C, para passageiros/carga (na foto).

Várias empresas aéreas comerciais estão estudando a utilização dessas aeronaves a turboélice em suas rotas domésticas, de vez que são mais econômicas que muitos dos jatos atuais, poupam os moradores das vizinhanças dos aeroportos com nível de ruído mais baixo e, o que também é importante, operam em pistas de apenas 1 200 metros.

**EM 1906
UM BRASILEIRO
TRANSFORMOU EM REALIDADE
UM SONHO QUE INQUIETOU ÍCARO...**



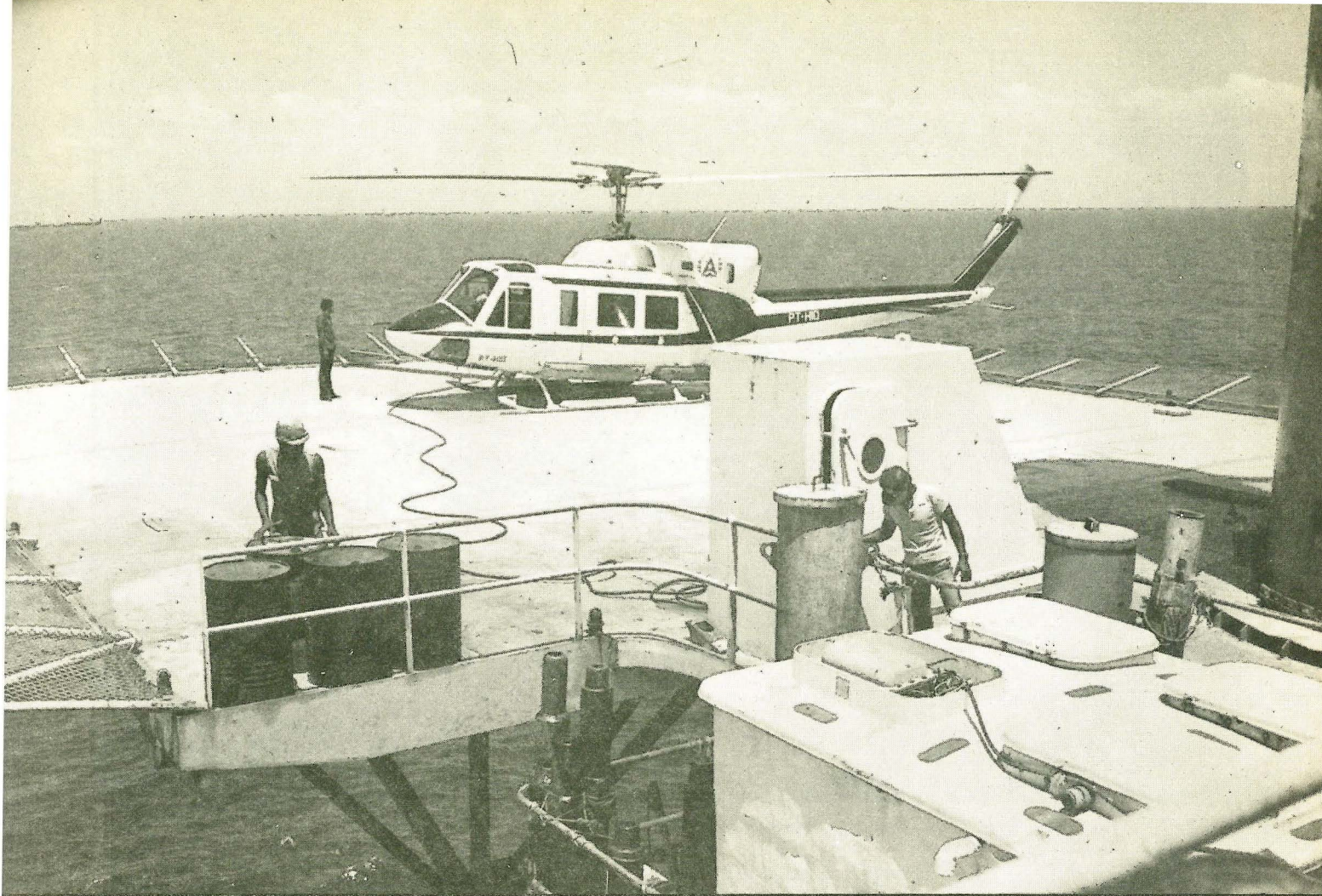
**HOJE,
O INVENTO
DE SANTOS DUMONT
É UMA APOTEOSE
À INTELIGÊNCIA DO HOMEM**



Na mitologia o voo do homem fracassou. Era a aspiração delirante de um pretencioso. O homem, através dos anos, permaneceu colado ao chão - ou, quando no ar, desgobernado. Até que, em 23 de outubro de 1906, Alberto Santos Dumont lhe entregou a fórmula de dominar o espaço. De lá até aqui, foi o desenvolvimento. O extraordinário avanço gerado pela inteligência do homem. Nesta semana, nós, da Minasgás - que temos no desenvolvimento da Aviação um exemplo a seguir - congratulamo-nos com todos os aeronautas brasileiros.



MINASGÁS
a chama que satisfaz



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



O Aeroporto de Jacarepaguá recebeu grande número de visitantes

DIA DO AVIADOR

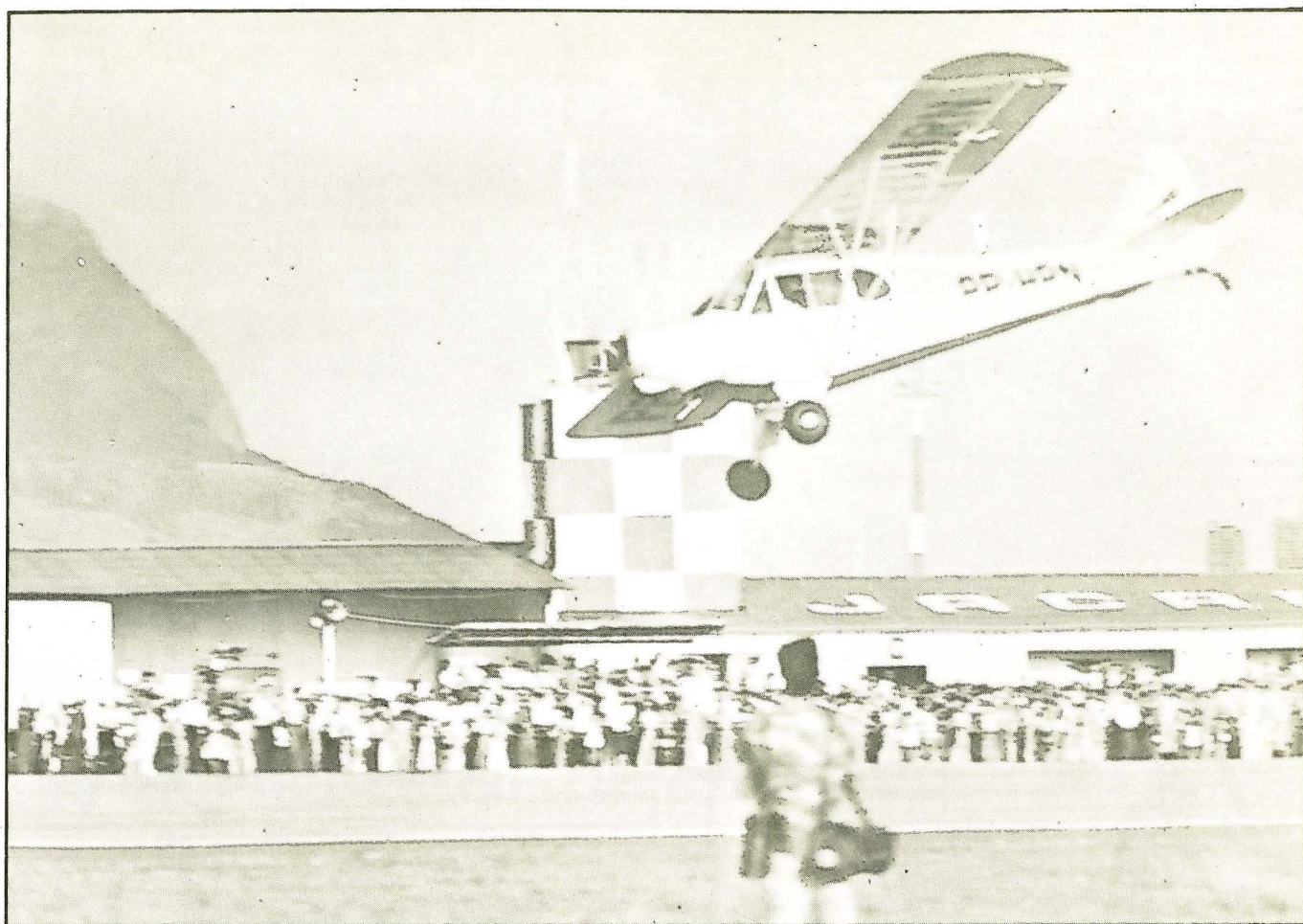
Almoço de Confraternização da Família Aviatória realizado no "La Tour"



Cerimônias cívico-militares foram levadas a efeito nas Organizações do Ministério da Aeronáutica, desde o Amazonas até o Rio Grande do Sul, para comemorar o transcurso do "Dia do Aviador" — 23 de outubro — data em que Alberto Santos-Dumont efetuou, em Paris, o 1.º voo no "mais pesado que o ar".

Em Brasília, o Presidente Ernesto Geisel esteve presente às solenidades da entrega de condecorações da Ordem do Mérito Aeronáutico, cerimônia também levada a efeito em todas as sedes dos Comandos Aéreos Regionais, na Escola de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda, em Curitiba, e no Centro de Aplicações Táticas e Recompentamento de Equipagens, em Natal, RN.

No Rio de Janeiro, o ponto alto das comemorações teve por palco o Aeroporto de Jacarepaguá, onde se realizou um "show" aéreo em que tomaram parte:



Os vôos acrobáticos empolgaram a todos

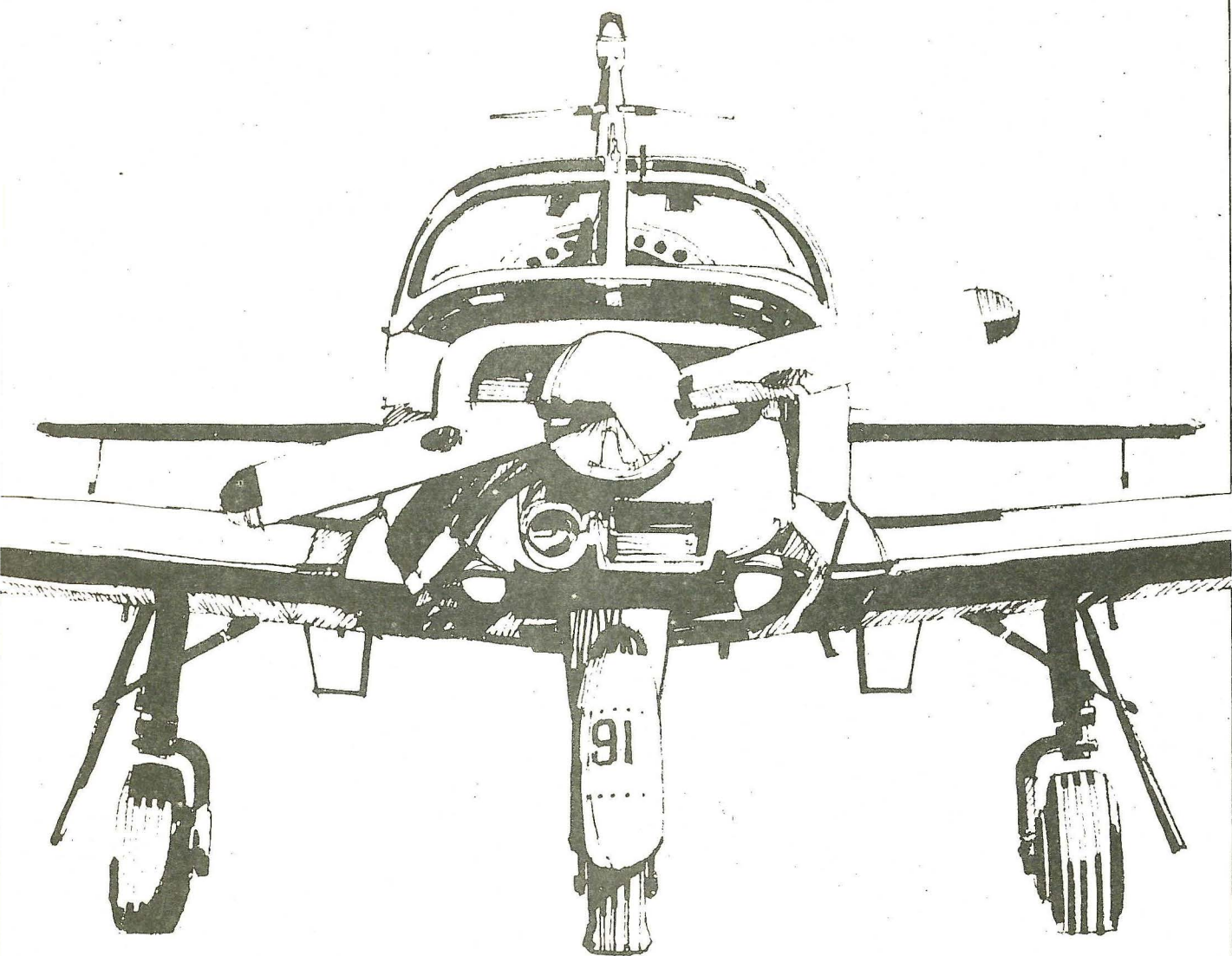
aviões comerciais e militares; pára-quedistas do PARASAR; vôos acrobáticos, com a participação de Alberto Bertelli, campeão sul-americano de acrobacia aérea, das Esquadrilhas Comandante Portugal Motta e Paulo

Vianna; e o vôo de demonstração do Comandante Gustavo Wanderley.

As empresas brasileiras de transporte aéreo fizeram realizar o já tradicional almoço de confraternização da Família Aviatória,

no Restaurante La Tour, localizado no 34º andar do Edifício Clube de Aeronáutica. Foi uma reunião muito agradável, no dia 17 de outubro, com início às 12:00 horas para coquetel. As empresas aéreas de grande porte, assim como algumas das principais de táxi aéreo, compareceram através de seus Presidentes e de vários Diretores, sendo que a SATA veio com a sua Diretoria completa. Depois de animada palestra durante os drinques, onde era predominante a espontânea camaradagem entre oficiais-generais e oficiais-superiores da FAB e os anfitriões, empresários do transporte aéreo, foi servido o delicioso almoço naquele ambiente acolhedor e distinto do restaurante giratório "La Tour". Tudo transcorreu muito bem e só depois das 14:00 horas é que os participantes do almoço trocaram cumprimentos de despedida, para retornarem às suas atividades.





INDUSTRIA AERONAUTICA

PROJETO •
PRODUÇÃO •
APOIO TECNICO •

Indústria de tradição,
conhecida por suas aeronaves
que vem servindo à
aviação civil e à Força
Aérea Brasileira. Exportação.
Substanciais sub-contratos
para a EMBRAER.

NEIVA

sociedade construtora

AERONAUTICA NEIVA

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



Grupo de participantes da V Reunião do Comitê de Medicina das FAA

MÉDICOS DE FORÇAS AÉREAS AMERICANAS EM REUNIÃO NO RIO DE JANEIRO

O Tenente-Brigadeiro-do-Ar Antonio Geraldo Peixoto, Comandante Geral do Pessoal, presidiu a solenidade de abertura da V Reunião do Comitê de Medicina das Forças Aéreas Americanas, levada a efeito na manhã de 9 de outubro, no Rio Othon Palace Hotel.

Na abertura dos trabalhos, usou da palavra o

Sessão de Abertura. Saudação aos Delegados pelo Maj Brig Francisco Lombardi. Na Presidência da Mesa, o Ten Brig Antonio Geraldo Peixoto.



Diretor de Saúde da Aeronáutica, Major-Brigadeiro-Médico Dr. Francisco Lombardi, ressaltando a importância da medicina aeroespacial, dentro de um quadro de novos conhecimentos científicos, ao acompanhar os avanços tecnológicos da aviação.

Explicou o Diretor de Saúde ser a finalidade do Comitê a de facilitar o intercâmbio de saber e experiência relacionado com a segurança e o bem-estar individual e coletivo na Força Aérea, o que significa dizer: sua própria eficiência.

“É acentuadamente benéfico — disse — o efeito que as conquistas no campo das ciências biomédicas aplicadas à atividade de Medicina Aeroespacial têm exercido sobre todos os outros ramos de atividades científicas, em prol do desenvolvimento e bem-estar, não fosse o binômio saúde-doença o objeto direto de sua atenção permanente”.

Falando em nome dos Estados Unidos e demais países presentes, o delegado da Força Aérea Americana, Coronel-Médico Ensor Rodriguez Lopes destacou a determinação dos países-membros do Comitê, no sentido de serem encontradas soluções para os problemas aeromédicos que ainda oferecem obstáculos à utilização máxima de “nossos sistemas aeroespaciais”.

Várias proposições objetivando um comportamento comum no campo da medicina aeroespacial



Sessão de Abertura. Palavras do Cel Ensor Rodriguez Lopes, Delegado dos EUA



Grupo de participantes



Comissão Organizadora da V Reunião do Comitê de Medicina das FAA

foram estudadas pela V Reunião do Comitê de Medicina das Forças Aéreas Americanas.

Os Delegados dos Estados Unidos e Chile, Cel Ensor Rodriguez Lopes e Comandante Wladimir Rosales Berrueta, dissertaram sobre o emprego da mulher nos serviços de Saúde das Forças Aéreas em seus respectivos países. O mesmo tema foi considerado pelo representante da Força Aérea da Venezuela, Ten Médico Jaime Colombet Tovar.

Segundo os expositores, a presença da mulher no serviço militar e no exercício das tarefas médicas ou paramédicas a elas atribuídas tem demonstrado o acerto da medida.

CHILE

O primeiro a explicar o aproveitamento da mulher em atividades de saúde e na condição de militar foi o Delegado do Chile, Comandante Wladimir Rosales Berrueta. Naquele país, as enfermeiras militares são recrutadas nas Universidades e na Cruz Vermelha. No primeiro caso, elas são nomeadas Oficiais da Ativa, exercendo diversas atividades médicas e paramédicas; no 2º, são igualmente nomeadas Oficiais, mas são da Reserva. Num caso ou noutro são submetidas a treinamento militar intensivo, fazendo cursos altamente especializados, abrangidas matérias relacionadas com a Medicina Aeroespacial, como Evacuação Aeromédica, Sobrevivência na Selva e outras similares.

Igual treinamento é exigido para as mulheres que ingressam, como militares, nos quadros subalternos. Elas são recrutadas nos cursos de auxiliares de enfermagem, iniciando sua carreira na graduação de cabo, podendo alcançar à de 1º sargento.

EEUU

O Delegado Americano, Cel Ensor Rodriguez Lopes, disse que, no seu país, a mulher no serviço ativo militar já constitui uma tradição histórica, mas que, na Força Aérea Americana, as oportunidades estão limitadas a determinados serviços, havendo uma preocupação em não permitir a sua presença em praças de guerra.

Esta restrição se deve às leis existentes no país, que proibem a participação da mulher em missões de combate.

Além disso, é política da Força Aérea não colocá-la em locais em que existam riscos de captura ou de dano físico pelo inimigo.

Contudo, atualmente, o número de mulheres em atividades na USAF soma 126074, correspondendo a 13,2% do contingente.

Vários estudos estão sendo complementados para avaliar o treinamento e a utilização da mulher em atividades tradicionalmente ocupadas pelos homens, tais como: reabastecedores aéreos, engenheiros de voo, pilotos e navegantes.

Esforços mais definidos e definitivos estão sendo feitos como parte de um programa de cinco anos, que é conduzido pelo Laboratório de Investigações de Medicina Aeroespacial de Wirth, Pater-son, Ohio.

000222.



Com este número você disca um telegrama para qualquer lugar do mundo, sem sair de casa ou do escritório.

Se você tem um telefone e quer enviar um telegrama internacional, é só tirar o telefone do gancho.

Aí, você começa a usar a rapidez e a comodidade do Fonegrama Internacional via Embratel.

Basta discar 000222 (a ligação é gratuita) e você será atendido imediatamente por um funcionário bilíngüe que anota e repete a sua mensagem.

Pronto.

Logo depois o seu telegrama é enviado para o país de destino com toda a rapidez e eficiência.

E você só recebe a cobrança 30 dias depois, na sua conta telefônica.

O preço é o mesmo de um telegrama internacional comum.

Da próxima vez que você for passar um telegrama internacional, não vá. Fique em casa ou no escritório e disque 000222: Fonegrama Internacional via Embratel.



O petróleo é nosso.



É bom mesmo que fiquemos atentos a isso.

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

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

Combustível deles.

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

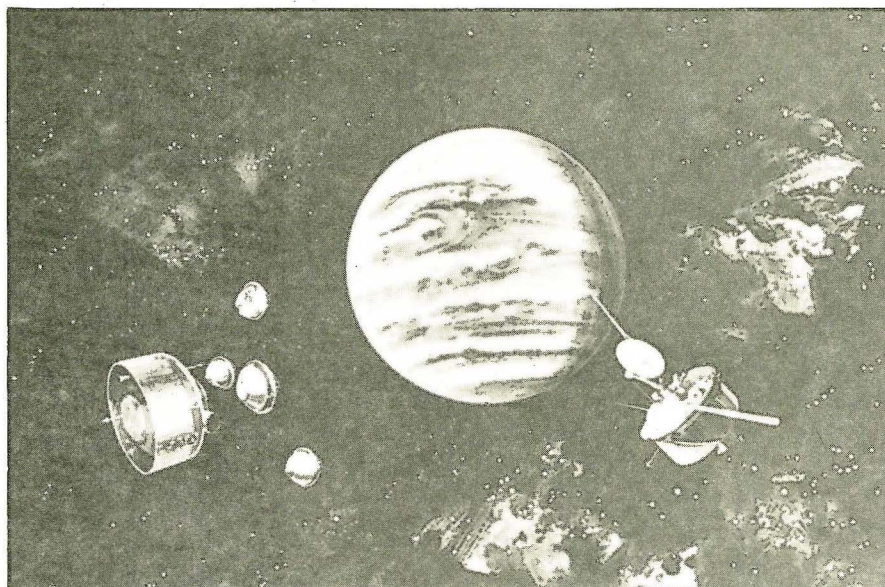


CONSELHO NACIONAL
DO PETRÓLEO



PETROBRAS
PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.

NOTÍCIAS INTERNACIONAIS



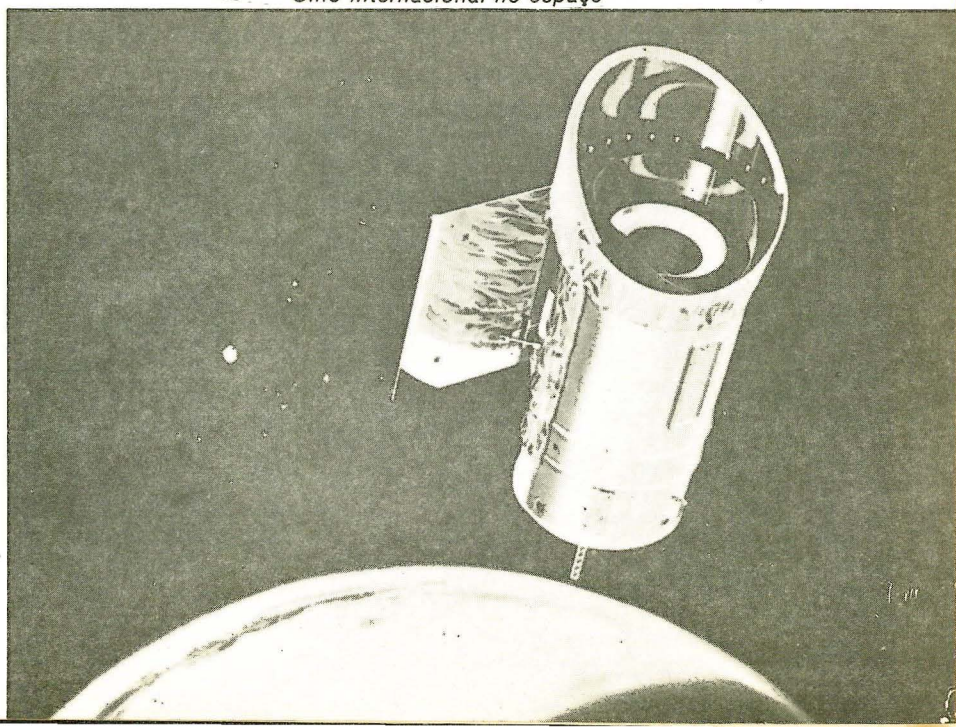
A MISSÃO "PIONEER" EM VÊNUS

A concepção artística mostra a Multi-sonda norte-americana Pioneer (à esquerda) e o Orbitador aproximando-se de Vênus para a realização de uma série de detalhadas investigações do enevoado planeta no final de 1978. O Orbitador, lançado em maio último, deverá remeter diariamente para a Terra fotografias da espessa camada de nuvens venusianas, das quais serão compostos mapas (de radar) da superfície de Vênus. A Multi-sonda, a ser lançada ao espaço em agosto próximo, dividir-se-á em cinco engenhos de entrada, a cerca de 12 milhões de quilômetros de distância, devendo ingressar na atmosfera do planeta em dezembro. Medições da composição da atmosfera venusiana também serão remetidas à Terra até que o engenho se queime pelo calor da fricção. O projeto é controlado pelo Centro de Pesquisas Ames, situado em Mountain View, Estado da Califórnia.

OLHO INTERNACIONAL NO ESPAÇO

O Satélite Astronômico Infravermelho pesquisa o espaço à procura de novas informações científicas, segundo uma concepção artística. Espera-se que a espaçonave, que será lançada em uma órbita polar de 900 quilô-

Olho internacional no espaço



metros, em princípios de 1981, venha a prestar valiosas contribuições aos conhecimentos fundamentais do universo durante sua missão que deverá ter um ano de duração. O projeto vem sendo desenvolvido conjuntamente pelos Estados Unidos, Holanda e Reino Unido.

UPDATE III, O AVIÃO MAIS AVANÇADO PARA COMBATE E DETECÇÃO DE SUBMARINOS

Sob um contrato de sete milhões de dólares assinado com o Comando de Sistema Aeronaval dos Estados Unidos, a Lockheed-Califórnia Company está empreendendo a produção-piloto do protótipo do P-3C Orion Update III. Será modificada a configuração do avião P-3, para se conseguir a do Update III, e esta será a terceira de uma série de versões melhoradas dos aviões anti-submarinos de combate P-3C Orion de longo alcance que a Lockheed vem desenvolvendo desde 1972.

O protótipo deverá ser entregue à Marinha dos Estados Unidos em março de 1980 e, já a partir de setembro do mesmo ano, serão iniciadas as entregas dos Update III da produção normal.

A nova versão incorporará um novo dispositivo acústico para analisar sons captados do mar, um novo receptor "sonobuoy" que capta sons transmitidos por "sonobuoys", aparelhos de

escuta que se deixam cair ao mar. Também será introduzido melhoramento no sistema de controle ambiental, a fim de proporcionar maior comodidade à tripulação. Outros melhoramentos: aumento da capacidade de memória do computador, maior alcance na detecção acústica e maior precisão na sua orientação; novo sistema infravermelho de detecção, que permite a localização do objetivo pelo calor despreendido (sem que se dê a conhecer a presença do avião); um sistema de referência que calcula eletronicamente a posição dos "sonobuoys" (bóias detetoras de sons) na água, e, finalmente, o sistema "Harpoon" de projetis guiados disparados pelo Update III contra objetivos em terra ou no mar e localizados a uma distância de 96 quilômetros.

ESTUDO DOS OCEANOS

A concepção artística da foto ao lado mostra o satélite norte-americano Seasat em órbita polar sobre o Estado do Alasca. O engenho espacial transporta instrumentos destinados ao estudo dos oceanos do mundo, de uma altitude aproximada de 800 quilômetros. Sua trajetória planejada o faz descrever 14 voltas ao globo terrestre por dia, proporcionando uma cobertura de 95 por cento dos mares a cada período de 36 horas. O projeto é operado pelo Laboratório de Jatopropulsão de Pasadena, Califórnia, EUA.



O Seasat em órbita polar

Dra. Margareth Rhea Seddon



TREINAMENTO DA ASTRONAUTA

A norte-americana Dra. Margaret Rhea Seddon, candidata a astronauta, segura firmemente as alças de seu pára-quadras (foto) durante uma amerissagem. Ela se submetia a um treino de salvamento na Base Aérea de Homestead, na Flórida. A Dra. Seddon, cirurgiã de 30 anos de idade, é uma das seis mulheres norte-americanas que estão sendo submetidas a intenso treinamento para astronautas, a fim de participarem do projeto do "Shuttle" Espacial dos EUA.



Maior complexo da indústria eletro-eletrônica da América Latina, a Philips Brasileira tem mais de meio século de existência. Fundada a 28 de julho de 1924, a empresa atua hoje em praticamente todos os ramos do setor, mobilizando em suas 13 unidades industriais, 25 unidades de venda, 18 oficinas próprias de assistência técnica, depósitos e escritório central, localizados em diversos estados, cerca de 18 mil funcionários brasileiros.

Da produção de equipamentos de telecomunicação à fabricação pioneira de componentes, como transistores e circuitos integrados lineares, passando por lâmpadas, fieiras de diamantes, eletrodomésticos, discos e fitas magnéticas, a Philips Brasileira situa-se na vanguarda de alguns dos programas mais ambiciosos da política econômica do país, inclusive substituindo importações.

UMA INDÚSTRIA DE VANGUARDA

No comércio exterior, expande exportações, contribuindo para melhorar nossa balança comercial.

No campo tecnológico, desenvolve produtos e processos, transfere, absorve e implanta novas técnicas.

No domínio da política de integração nacional, descentralizou seu parque fabril na direção do interior de São Paulo e dos programas de industrialização do Nordeste e da Amazônia.

No campo social, proporciona amplos benefícios aos seus funcionários, inclusive suplementação da previdência, através da PSS - Associação

Philips de Seguridade Social.

Nos projetos de base, participa do programa nacional de telecomunicações e atua como grande fornecedora de equipamentos de sua marca nos campos da mineração, da siderurgia, do petróleo, da educação, da saúde, da pesquisa científica e do controle do meio-ambiente.

Uma empresa que acompanhou passo a passo o crescimento industrial do Brasil e, em muitos casos, criou condições para que esse desenvolvimento se desse da maneira mais harmônica possível, tem que ser grande hoje.

Na verdade, a Philips tem a dimensão que o progresso do país exigiu dela.

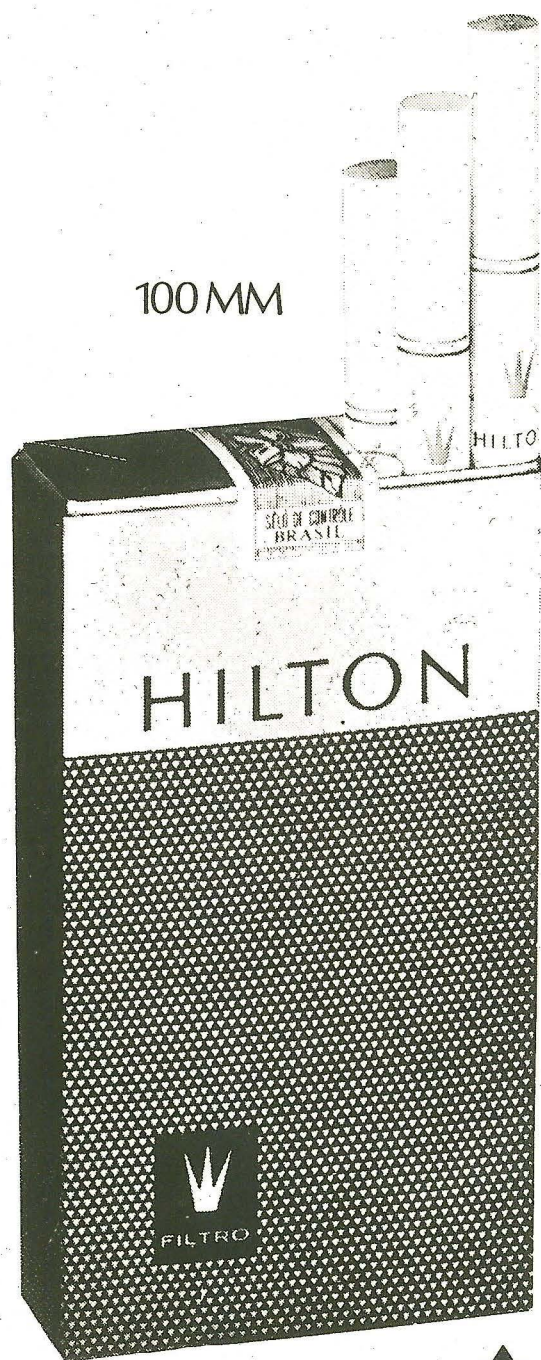


PHILIPS

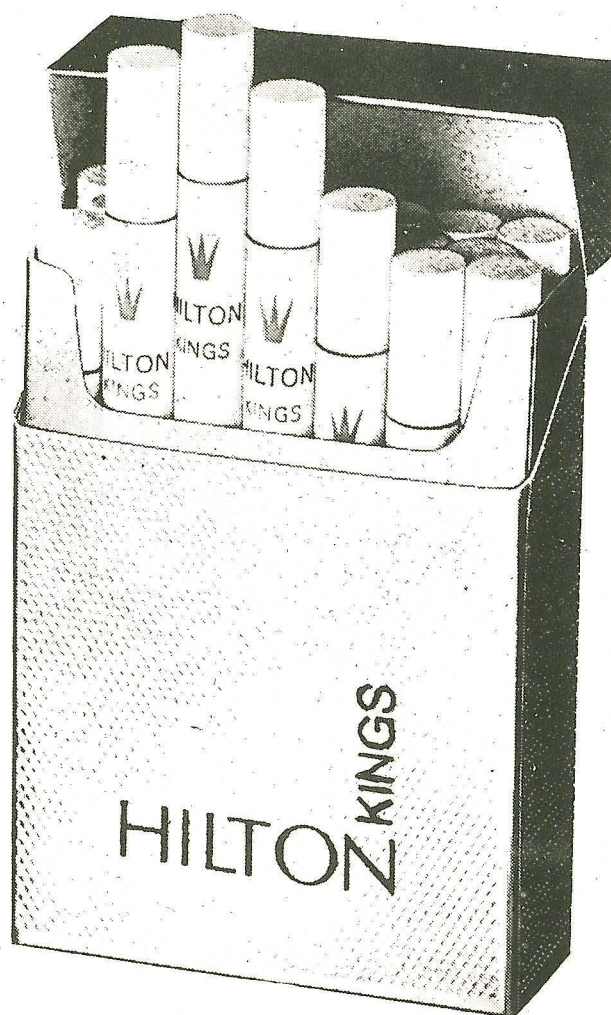
HILTON

Um estilo
de vida.

100 MM



FLIP-TOP

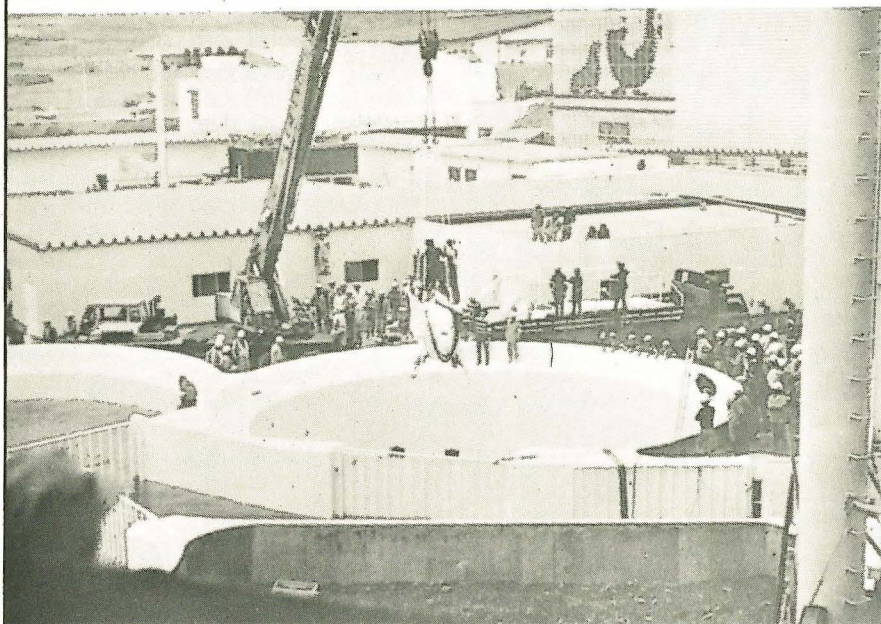


QUALIDADE SOUZA CRUZ



C-130 TRANSPORTA BALEIA

"Orca", a rutilante estrela do filme "A Baleia Assassina", mudou de Hollywood para o Japão, ou melhor para o seu novo lar perto de Osaka, um moderno complexo de vida animal conhecido como "World Safari Park". A ilustre viajante requereu cuidados especiais para o seu transporte, pois além de grande e volumosa — sete metros de comprimento e quatro toneladas de peso — não poderia passar mais de 24 horas fora de seu ambiente natural. O percurso São Francisco-Tóquio foi coberto numa aeronave "747", e a etapa final Tóquio-aeroporto de Shimarama reclamou a utilização de um Lockheed Hércules C-130, que alia a grande capacidade de transporte à versatilidade de operação em pistas curtas. Somente assim "Orca" conseguiu chegar, com conforto e rapidez, à Terra do Sol Nascente e das cerejeiras.

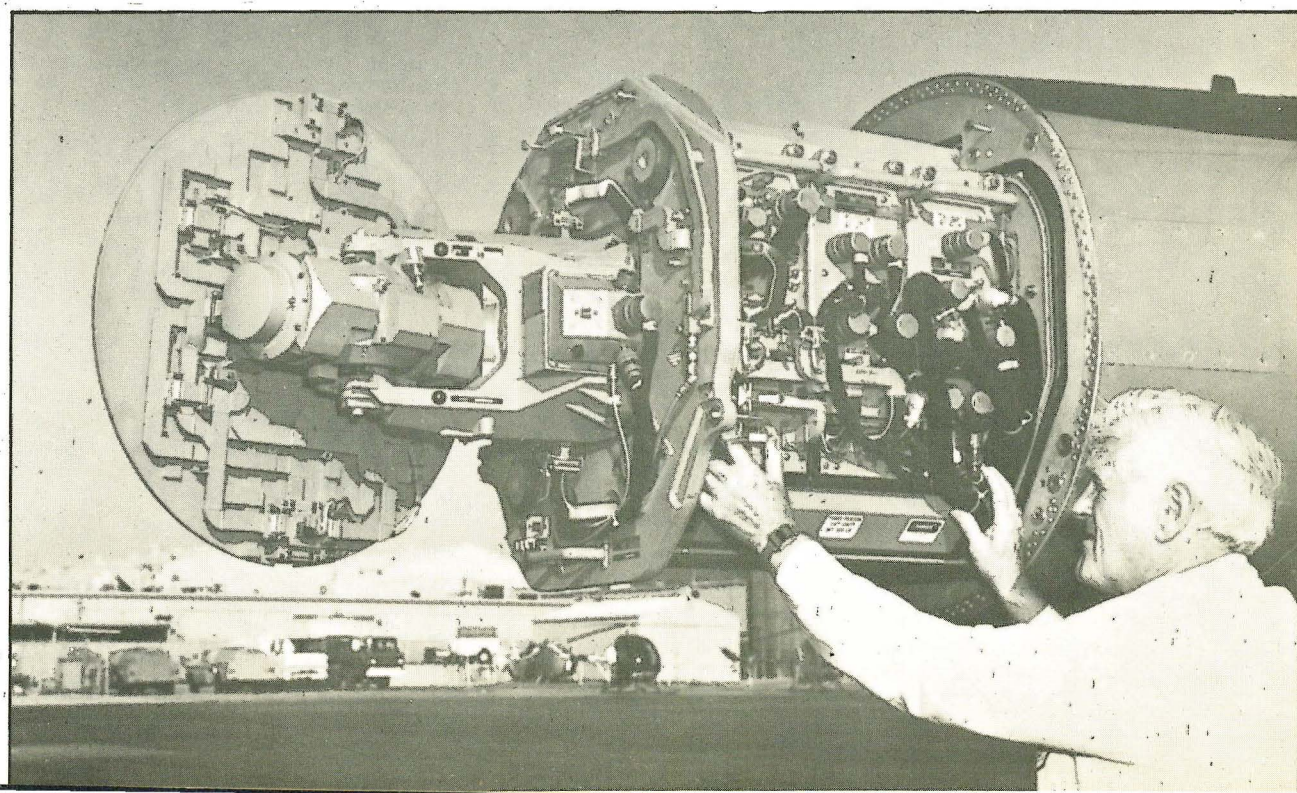


O Hércules transporta até baleia...

O novo radar do avião F-18

RADAR POSSANTE

O ultra-sofisticado radar do novo avião de combate F-18



Hornet é preparado para os testes de vôos nas instalações da fábrica Hughes Aircraft, em Culver City, na Califórnia. O sistema ar/ar/ar-terra destina-se a proporcionar cobertura de radar em todas as altitudes e em todas as condições, a fim de permitir ao piloto disparar uma variedade de cargas de artilharia contra alvos fixos ou em movimento. O F-18 vem sendo desenvolvido para utilização pela Marinha e pelo Corpo de Fuzileiros Navais dos Estados Unidos

ELETRICIDADE GERADA NO ESPAÇO

A concepção artística da foto mostra uma usina de energia solar, do tamanho de uma pequena cidade, sendo construída no espaço. Colocado em órbita sincrônica estacionária, a cerca de 36 mil quilômetros de distância da Terra, esse satélite artificial seria banhado pela luz do Sol 99 por cento do tempo. Ele faria os raios solares gerarem eletricidade, a qual seria transmitida a antenas terrestres. Os técnicos do projeto calculam que umas 45 usinas desse tipo seriam capazes de igualar a atual capacidade geradora de eletricidade dos Estados Unidos, libe-

rando o carvão, o petróleo e seus derivados para outros usos.

OUIDOS PARA O UNIVERSO

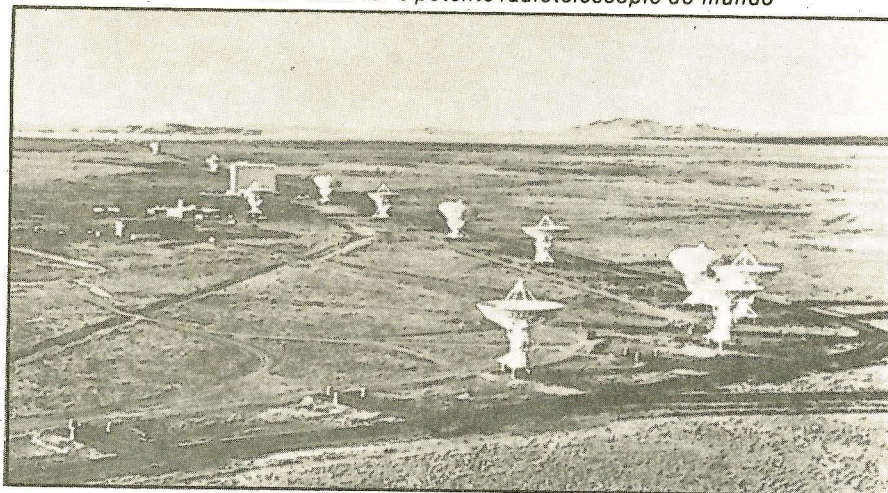
O VLA (Very Large Array), descrito como o mais sensível e potente radiotelescópio do mundo, encontra-se em construção em uma remota área desértica do estado norte-americano do Novo México. O conjunto em forma de "Y", abrangendo 27 antenas gigantes, deverá alcançar maior número de ondas de rádio procedentes do espaço sideral e distinguir entre elas

com maior precisão do que os dispositivos atualmente em uso. Os braços da nova instalação atingem respectivamente 21, 21 e 19 quilômetros de extensão. Sua conclusão está prevista para o início de 1981.

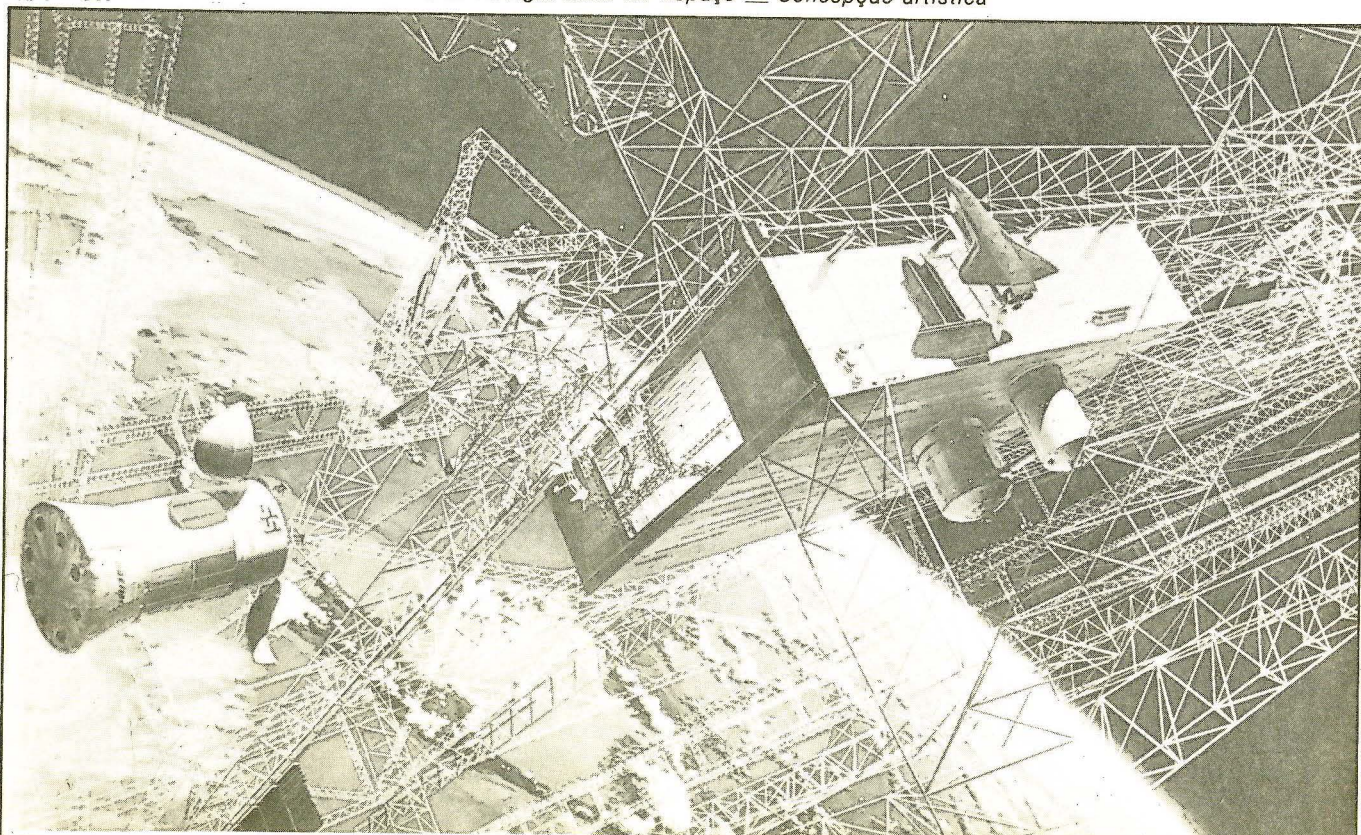
ENERGIA SOLAR

Na ilustração aparece o desenho de uma asa para captar energia solar a bordo do veículo da NASA, para vôos de transbordo entre a Terra e uma estação espacial em órbita (Space Shuttle), cujo vôo orbital de

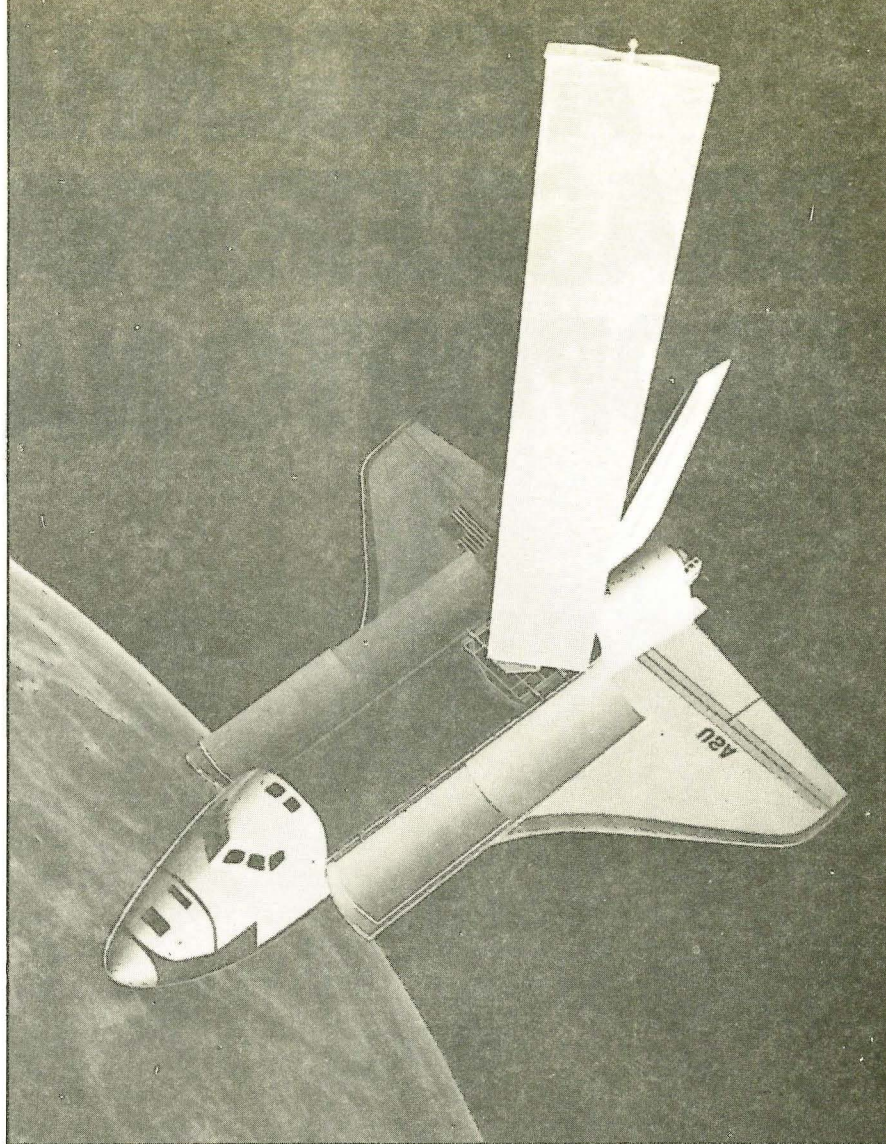
O VLA — o mais sensível e potente radiotelescópio do mundo



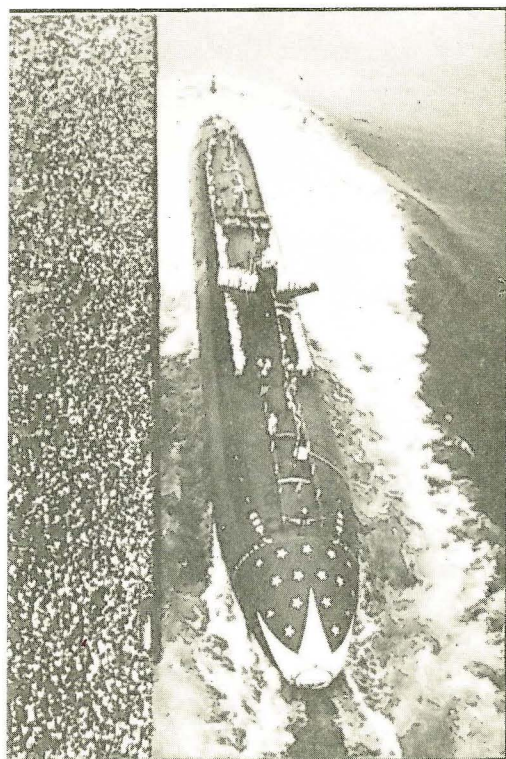
Usina de Energia Solar no Espaço — Concepção artística



prova será realizado em novembro de 1980. A Lockheed Missiles & Space Company, de Sunnyvale, Califórnia, recebeu um contrato de 2.7 milhões de dólares para desenvolver e entregar a asa experimental em maio de 1980. De 32 metros de comprimento por quatro metros de largura, a asa ficará dobrada e guardada no compartimento de carga do veículo durante a decolagem; já durante o voo a asa se estenderá e se contrairá diversas vezes para testar seu funcionamento. Estendida e coberta com células solares, os 82 módulos elétricos da asa convertem energia do Sol em 12.5 quilowatts de energia. Para a experiência somente três módulos estarão ativos. A demonstração marcará o primeiro passo concreto para se produzirem grandes quantidades de energia no espaço.



"Space Shuttle" com uma "asa" para captar energia Solar



Submarino nuclear Bremerton

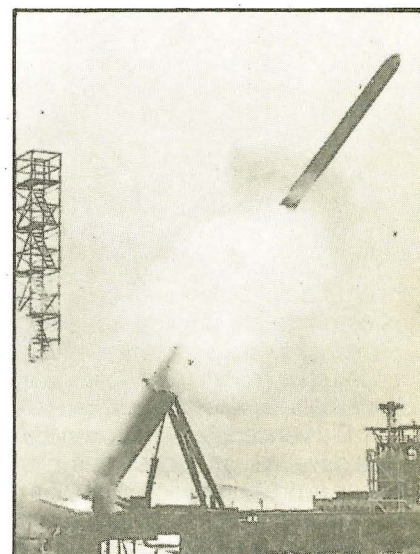
SUBMARINO NUCLEAR

Cerca de 15000 pessoas estiveram presentes à cerimônia de lançamento ao mar do submarino nuclear norte-americano, de alta

velocidade, "Bremerton", nos Estaleiros de Groton, estado norte-americano de Connecticut. Medindo 110 metros de comprimento, o "Bremerton" (foto) é o sexto de sua classe construído pela General Dynamics, dos EUA.

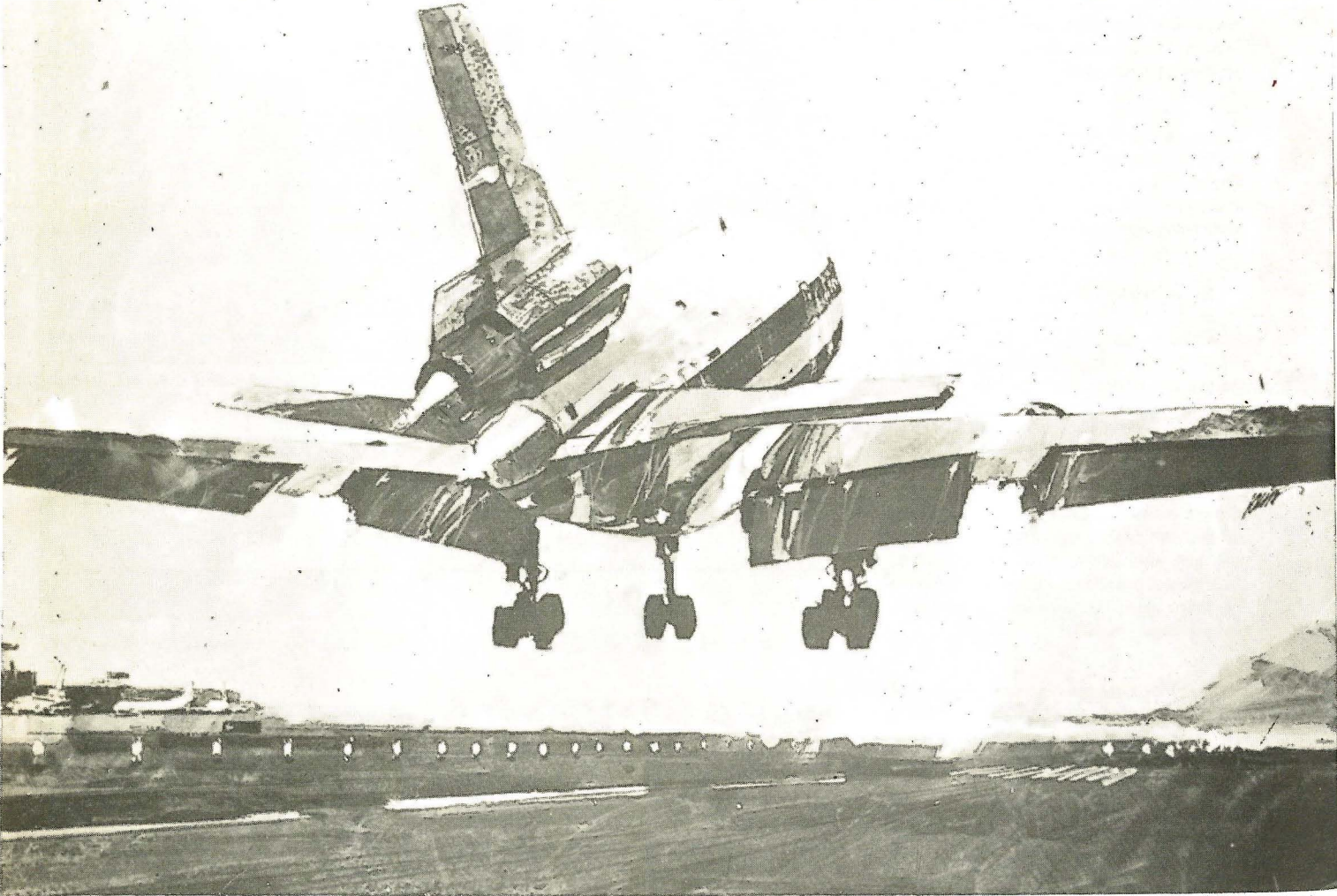
TESTE DO CRUISE

Um míssil Cruise Tomahawk (foto) é disparado de seu sistema de lançamento montado sobre um trailer, a fim de dar início a um voo de teste de várias centenas de quilômetros, desde Point Magu, na Califórnia. O novo armamento, com quase seis metros de comprimento, está sendo desenvolvido pela General Dynamics, para a Força Aérea e Marinha dos Estados Unidos.



Disparo de um míssil Cruise Tomahawk

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.

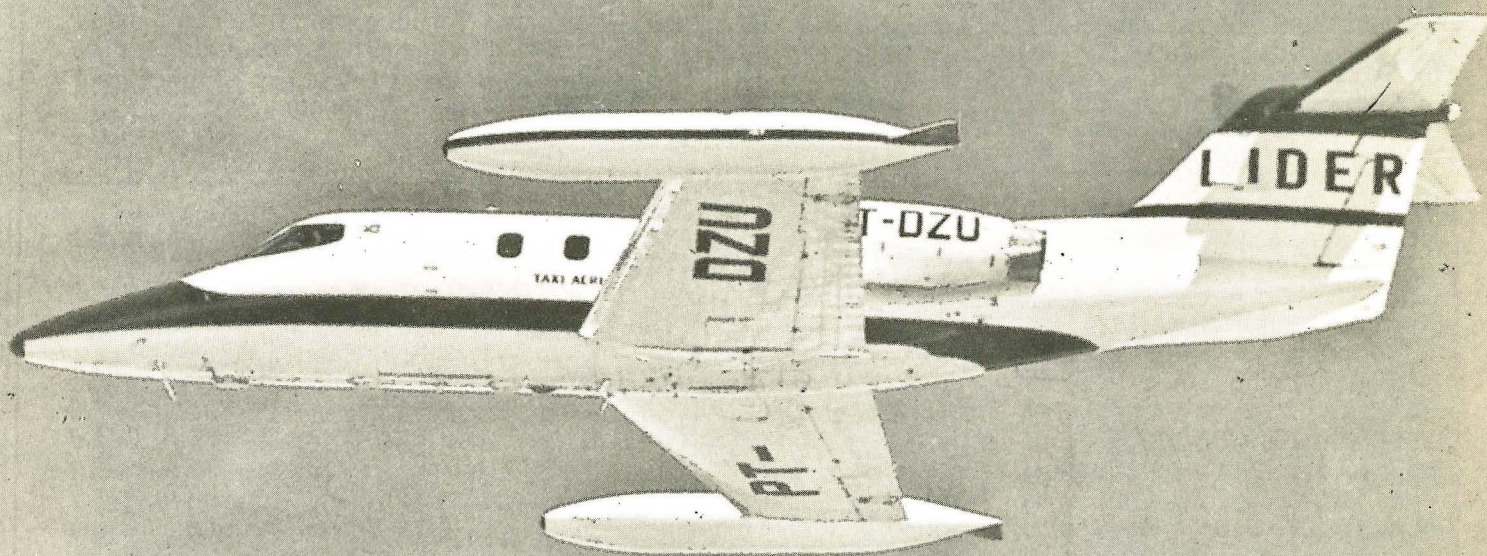
Planejamento - Projeto - Gerenciamento de Obras

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.

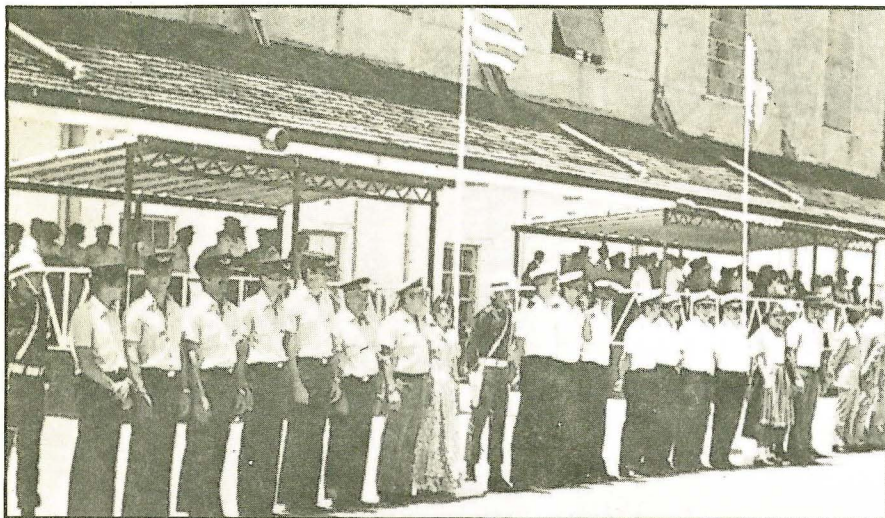
LÍDER TAXI AÉREO

UM DOS ELOS DA INTEGRAÇÃO NACIONAL



A Lider vai lá...

NOTÍCIAS DA AERONÁUTICA



As Delegações que tomaram parte no XXIV PAIM

ENCERRADO O XXIV PAIM

Com solenidade levada a efeito dia 23 de outubro, na Base Aérea de Santa Cruz, encerrou-se o XXIV Pentatlo Aeronáutico Internacional Militar — PAIM.

No cômputo geral, a Suécia sagrou-se campeã com 13.601,5 pontos. O 2º lugar coube ao Brasil, com 13.224,5; o 3º à Noruega, com 12.505; o 4º à Finlândia, com 11.643,5; o 5º à Espanha, com 11.167; o 6º à Dinamarca, com 9.954; e o 7º ao Uruguai, com 9.661 pontos.

Tomaram parte no XXIV Pentatlo equipes da Bangladesh, Coreia do Sul, Dinamarca, Espanha, Finlândia, Itália, Noruega, Hungria e Uruguai e observadores da Argentina e do Chile.

DECRETOS PRESIDENCIAIS

O Presidente da República concedeu transferência para a Reserva Remunerada aos Coronéis-Aviadores: Cleorys Maia Dallalana, Mário Joaquim Dias e José Carlos Cândido Gomes e Tenente-Coronel-Aviador Célio

Brasil Carmo. Outro Decreto transferiu para a Reserva Remunerada o Tenente-Coronel-Médico Epitácio Ibiapina Parente.

ATOS DO MINISTRO

O Ministro Araripe Macedo designou: o Coronel-Médico Robinson Veloso para o cargo de Diretor do Hospital de Aeronáutica dos Afonsos; o Tenente-Coronel-Aviador Emanuel Augusto de Oliveira Serrano para o cargo de Comandante do 6.º Esquadrão de Transporte Aéreo; o Coronel-Aviador Mauro José Miranda Gandra para o cargo de Comandante do Grupo de Transporte Especial; o Coronel-Aviador Odin Leandro e o Tenente-Coronel-Especialista em Avião Alceu Raul da Conceição para Oficiais de seu Gabinete.

1000º SALTO DE UM BANDEIRANTE

O Comandante da Brigada de Pára-quedistas, General Fernando Valente Pamplona, realizou, no Campo dos Afonsos, dia 13 de

setembro, o 1000º salto de bordo de um avião Bandeirante C-95A, do 2º Esquadrão do 2º Grupo de Transporte. Este salto concretiza mais uma realização da indústria aeronáutica brasileira, com uma aeronave projetada e desenvolvida no País, empregada operacionalmente no transporte de carga e/ou tropa e no lançamento de pára-quedistas. O salto número mil foi assistido pelo Comandante do Comando de Transporte Aéreo, Major-Brigadeiro-do-Ar Rodolfo Becker Reifschneider, e pelo Comandante da V Força Aérea de Transporte Aéreo, Brigadeiro-do-Ar Octávio Júlio Moreira Lima.

Na ocasião, o Comandante do COMTA fez entrega ao Comandante da Brigada de Pára-quedistas de uma placa comemorativa.

Foi o próprio General Pamplona quem, no dia 3 de julho de 1978, participou do 1º lançamento de pára-quedistas dessa aeronave.

FAROL EM AEROPORTO

Um helicóptero UH-IH, do 4º Esquadrão Misto de Reconhecimento e Ataque, efetuou o transporte de um farol rotativo, para ser instalado sobre a torre de controle de tráfego aéreo do Aeroporto de Bacacheri, em Curitiba.

A medida e resultado de várias providências que estão sendo tomadas pelo Comando da Escola

O General Fernando Valente Pamplona recebe do Maj Brig do Ar Becker uma placa comemorativa de 1000º salto de Bandeirante.



de Oficiais Especialistas e de Infantaria de Guarda, no sentido de tornar possível, dentro de alguns dias, a operação de pouso noturno naquele Aeroporto, quando, por motivo de força maior, não puder ser utilizado o Aeroporto Afonso Pena, daquela Capital.

OBRAS DO BRIGADEIRO LYSIAS

Com a presença de todos os Oficiais-Generais da Aeronáutica, da área de Brasília, o Ministro Araripe Macedo recebeu, do Go-

vernador do Estado de Goiás, Irapuan Costa Júnior, os primeiros exemplares, reeditados pelo Governo daquele Estado, das obras do Brigadeiro Lysias Augusto Rodrigues, um dos pioneiros do Correio Aéreo Nacional.

PAISAGEM LUNAR DOADA AO MUSEU

Em solenidade levada a efeito no Museu Aeroespacial, em Marechal Hermes, o Comandante do III Comando Aéreo Regional fez entrega da obra "Paisagem Lunar" — a Lua vista pelo outro lado do espectro — de autoria do

Dr. Sansão Campos Pereira, Presidente da Sociedade Brasileira de Belas Artes.

Na ocasião, o Diretor do Museu Aeroespacial agradeceu a oferta, elogiando seu autor pela feliz inspiração.

FUNDO DE SAÚDE DA AERONÁUTICA

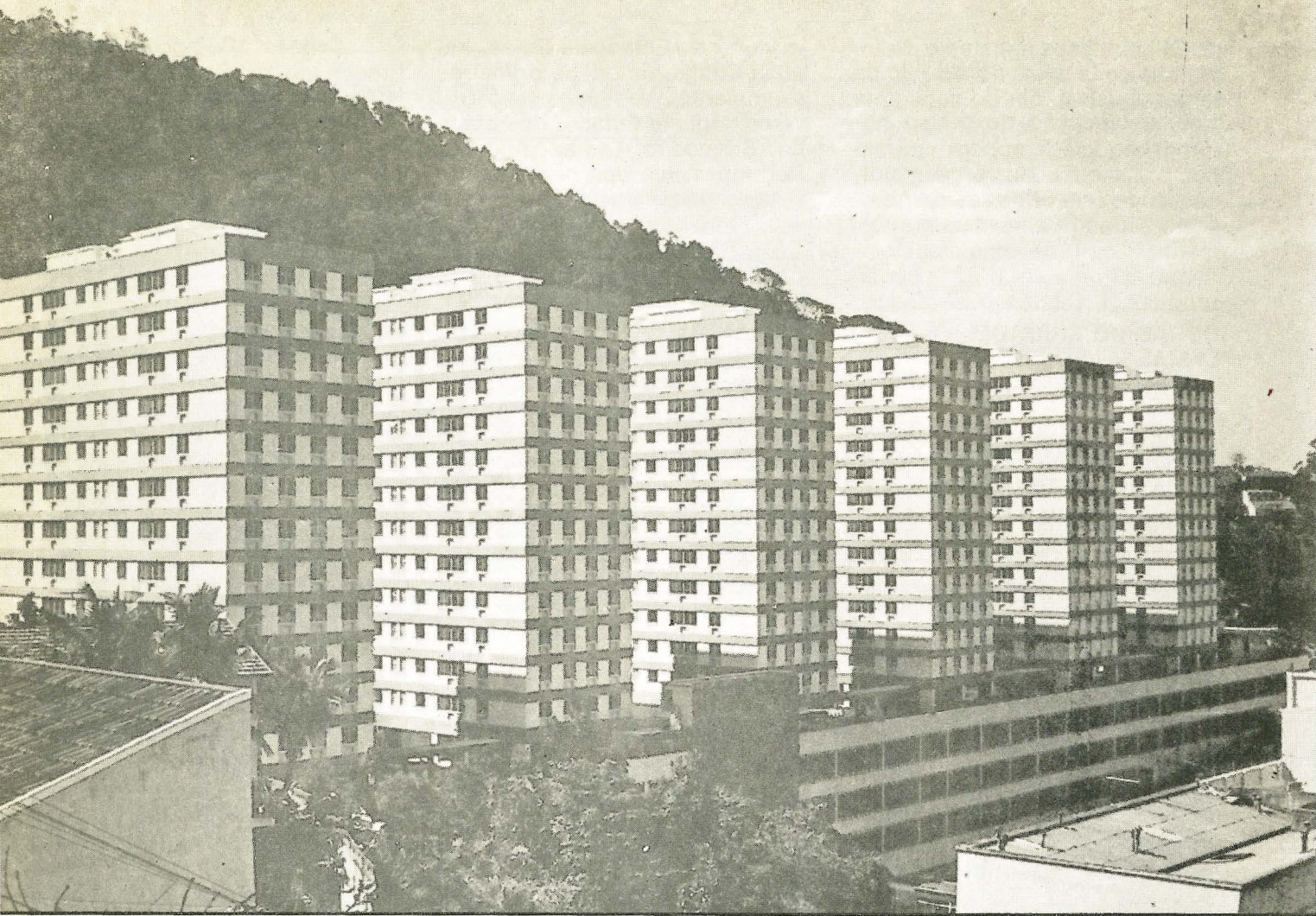
Portaria ministerial aprovou o Regulamento do "Fundo de Saúde da Aeronáutica" que tem por finalidade estabelecer procedimentos para utilização de seus recursos na prestação de assistência médico-hospitalar aos dependentes dos militares da Aeronáutica.



Escola Eduardo Gomes

O Prefeito Marcos Tamoyo, do Rio de Janeiro, inaugurou, dia 18 de setembro, na Ilha do Governador, a Escola Municipal Eduardo Gomes, situada na Rua Gaspar Magalhães, no Jardim Guanabara.

Ao ato estiveram presentes a Secretária Municipal de Educação, Professora Terezinha Saraiva, o Marechal-do-Ar Eduardo Gomes, o Ministro Araripe Macedo e grande número de autoridades civis e Oficiais-Generais e Superiores



Vista geral do conjunto de seis edifícios, à Rua Santa Clara 431, sendo que três blocos, com um total de 144 apartamentos, foram entregues a associados da CHICAER

A CARTEIRA HIPOTECÁRIA E IMOBILIÁRIA DO CLUBE ENTREGA NOVOS EDIFÍCIOS

Este ano a CHICAER — Carteira Hipotecária e Imobiliária do Clube de Aeronáutica — sublinhou muito bem as suas atividades em benefício dos associados, tendo conseguido entregar 224 apartamentos novos. No dia

28 de setembro foi inaugurado o bonito prédio situado em Copacabana, à Rua Mascarenhas de Moraes 191, contando com 80 unidades residenciais compostas, cada uma, de sala, três quartos, dois banheiros sociais, de-

pendências de empregada e garagem. A localização, muito aprazível, proporciona uma vista invejável, inclusive sobre o mar.

À Rua Santa Clara 431, foram entregues 144 apartamentos no



A bonita vista sobre o mar

dia 14 de outubro, todos da mesma categoria do outro edifício já citado. Apenas estas 144 unidades se acham distribuídas num conjunto de três prédios, cada um com 12 andares.

As inaugurações desses edifícios da CHICAER tiveram ambiente festivo, animado por exce-

lentes coquetês, que contaram com o comparecimento do Presidente do Clube de Aeronáutica, Major-Brigadeiro-do-Ar RR Francisco Bachá, do Diretor da CHICAER, Brigadeiro-do-Ar RR Ubaldo Tavares de Farias, do Presidente da Companhia construtora, Engenheiro João Machado Fortes, de vários Diretores do

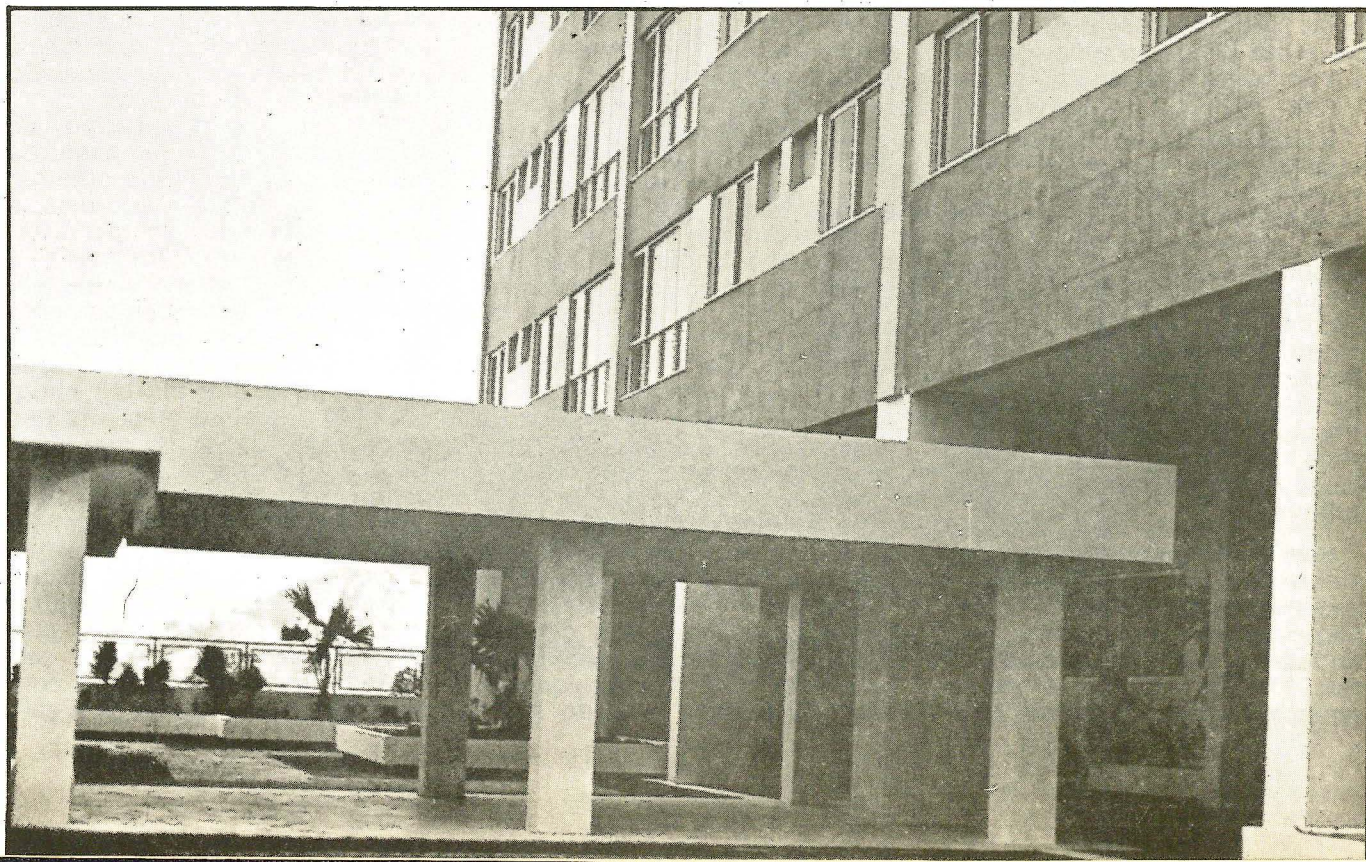


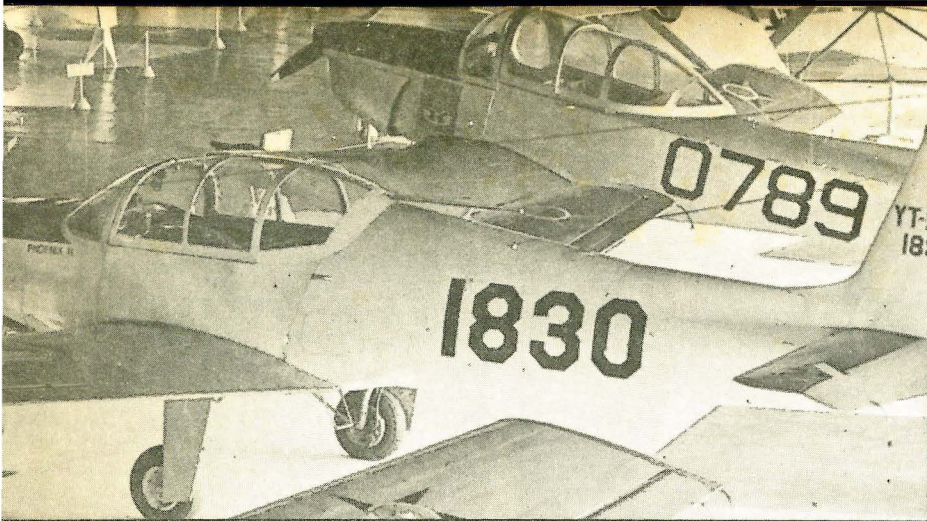
Edifício à R. Mascarenhas de Moraes, 191

Clube de Aeronáutica, bem como dos sócios da CHICAER contemplados com os apartamentos, acompanhados de pessoas de suas famílias.

A reportagem da Revista Aeronáutica presenciou os acontecimentos e, dessa maneira, algumas fotos ilustram esta notícia.

Um detalhe da entrada do prédio situado à Rua Mascarenhas de Moraes





A NEIVA NO MUSEU AEROESPACIAL

A Sociedade Construtora Aeronáutica Neiva tem lugar de destaque no Museu Aeroespacial do Campo dos Afonsos, no Rio de Janeiro. Os aviões da Neiva fazem parte do grande acervo adquirido para o Museu.

O Museu Aeroespacial foi inaugurado no dia 18 de outubro de 1976, depois de quase 3 anos de trabalho que incluíram a restauração dos prédios (o audiovisual histórico, exibido pelo Museu aos seus visitantes, mostra que, naquela época, os hangares destinados à exposição estavam, literalmente, caindo aos pedaços), simultaneamente com a coleta de acervo, restauração de aviões, motores, armas e outras peças museológicas. O Campo dos Afonsos foi escolhido para a instalação do Museu por motivos bastante óbvios. Ele é o berço da Aviação Militar brasileira.

A construção do Campo dos Afonsos teve início em 1919, quando foi criada a Escola da Aviação Militar, que permaneceu com este nome até 1941, data do surgimento da FAB (Força Aérea Brasileira). De 1941 a 1969, a Escola continuou nos Afonsos, sendo conhecida então como Escola de Aeronáutica. A partir de 1969 ela foi transferida para Pirassununga, em São Paulo, onde, hoje, como Academia da Força Aérea (AFA), treina pilotos militares.

Sem nenhuma bajulação, ou ufanismo patriótico, não é demais dizer que, hoje, o Museu Aeroespacial se tornou um verdadeiro exemplo de organização, beleza estética e perseverança. O fator da beleza esté-

tica é prioritário para um museu, principalmente se levarmos em conta que a aviação não é um tema que consegue atrair, com facilidade, a atenção do público em geral. O Major José Maria Monteiro teve consciência disto e, mesmo assim, conseguiu fazer do local uma atração para qualquer tipo de público.

O prédio do Museu Aeroespacial tem 2 andares. Embaixo encontram-se 38 aviões em exposição, distribuídos entre 3 hangares. No momento, mais 9 aeronaves estão sendo reconstituídas para entrar no Museu. As salas dos Pioneiros, dos Inventores, do 1º Grupo de Aviação de Caça, de Arte, de Projeção e do primeiro Ministro da Aeronáutica, Dr. Salgado Filho, ficam no andar superior. O Museu tem, ainda, uma Sala de Armas e outra de Motores Aéreos.

Entre os aviões da Neiva expostos no Museu, os mais relevantes são: o protótipo do T-25 1830; o "Paulistinha", também um protótipo, que fez parte de um lote de 20 aviões do mesmo tipo, adquirido pela FAB — este aparelho foi utilizado de 1955 a 1973, para missões de ligação, além de observação e regulação de bombardeio; o protótipo do Regente "Elo", que está no Museu, serviu para missões de cooperação com tropas terrestres e voou de 1967 a 1975.

De extremo valor histórico e até saudosistas são as réplicas perfeitas do "14 Bis" (1906) e do "Demoiselle" (1909), de Santos-Dumont. A gente fica olhando sem saber como alguém conseguia voar numa coisa daquelas, não esquecendo que, no início

do século, estes aparelhos eram o máximo em matéria de tecnologia aeronáutica. De Santos-Dumont o Museu possui, também, inúmeros documentos e objetos pessoais — uma maquete da "Asa Delta", por ele construída, com a mesma aerodinâmica do atual "Concorde" e um de seus indefectíveis chapéus Panamá. Estes objetos estão na Sala dos Inventores, juntamente com o valioso acervo do aeronauta Augusto Severo. Na Sala dos Pioneiros destaca-se a decana da aviação brasileira, Anésia Pinheiro Machado que, com apenas 18 anos de idade, em 1922, foi a primeira mulher a fazer a travessia Rio-São Paulo, pilotando sozinha o avião francês Caudron G-II. Outro avião importante do Museu é o utilizado pelo 1º Grupo de Aviação de Caça, na Campanha da Itália, da 2ª Guerra Mundial — o P-47, único usado para combate pelos pilotos brasileiros.

O que mais impressiona no Museu Aeroespacial é o trabalho de recuperação dos aviões que lá chegam, muitas vezes quase destruídos, faltando partes inteiras, alguns incendiados, um verdadeiro ferro-velho irrecuperável para olhos leigos. Este trabalho é executado por uma equipe especializada de técnicos, pesquisadores, desenhistas e museólogos, pois alguns dos aviões são tão antigos que requerem muita pesquisa para chegar a um resultado o mais apurado possível.

Na Sala do 1º Grupo de Aviação de Caça da Campanha da Itália, a parafernália de objetos, fotografias, armas, uniformes, e até poesias escritas por pracinhas brasileiros, desperta a sensibilidade dos visitantes. Numa foto do acampamento (extremamente primitivo e desconfortável) de guerra, uma placa mostra que até em situações tão difíceis o brasileiro não perde o seu senso de humor — "Waldorf Astoria" era o nome da barraca. O emblema escolhido pelos nossos aviadores também não foi menos irônico — era o desenho de um avestruz (bicho que come de tudo, lembrando a péssima alimentação dos pracinhas durante a guerra), carregando uma metralhadora, com os dizeres — "Senta a Pua".

**Dizem que
o melhor
serviço de
bordo
é mesmo
a bordo
de um jato
da Varig.**

Duvida?

**Pergunte aos
que preferem
a Varig.
Pergunte
a qualquer
pessoa
que tenha
voado
pela Varig.**



A maneira mais elegante de voar



Conheça dois financiamentos muito bem identificados.

Agora, você não está mais sozinho na hora de comprar o seu avião. Pode contar, 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 por isso não se enquadra nas exigências das carteiras agrícolas, é só procurar um Revendedor Embraer. Pelo plano especial de financiamento a longo prazo, você compra o seu monomotor ou qualquer outro avião da Embraer. Entre em contato hoje mesmo com um desses financiamentos. Com o Banco do Brasil, Banco Central e toda a rede de Revendedores Embraer do seu lado, o transporte mais rápido, econômico e confortável que existe ficou sendo também o mais fácil de comprar.

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; LÍDER: 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; TABO: 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.