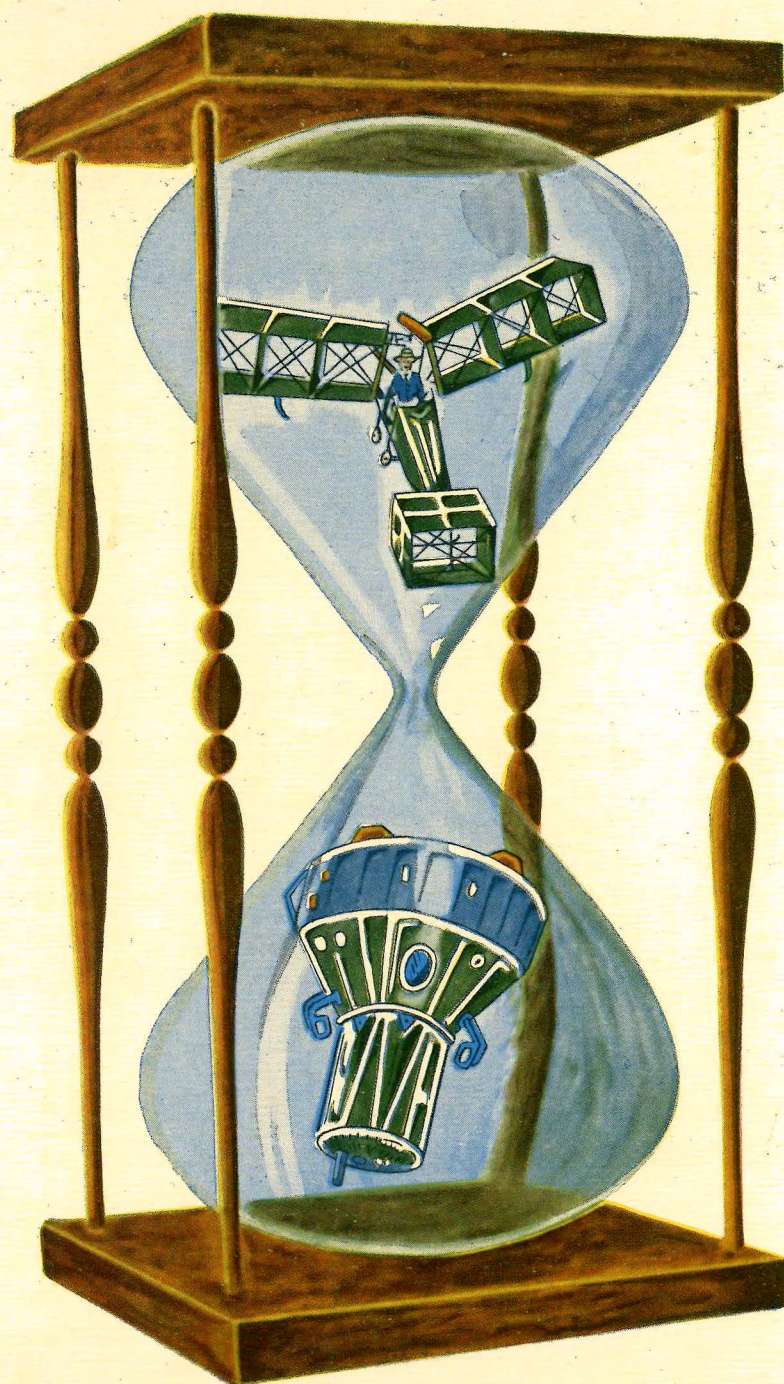


REVISTA

AERONÁUTICA

1969



SETEMBRO-OUTUBRO

**REVISTA BIMESTRAL EDITADA PELO
CLUBE DE AERONÁUTICA**

ASSINATURA ANUAL NCr\$ 5,00

NÚMERO AVULSO NCr\$ 1,00

Redação e Administração:

Avenida Graça Aranha, 174 - S/1116
Tel.: 252-3910 - Rio de Janeiro - GB - Brasil

DIREÇÃO DA REVISTA

Diretor e Redator-Chefe:

Brigadeiro-do-Ar Antônio Geraldo Peixoto

Redatores:

Marechal-do-Ar João Mendes da Silva

Brigadeiro-Médico R/R Dr. José Carlos
D'Andretta

Brigadeiro-do-Ar Geraldo Labarthe Lèbre

Coronel-Aviador Hélio Livi Ilha

Coronel-Aviador R/R Breno Olintho Outeiral

Tenente-Coronel-Aviador Aloísio C. Cunha
Nóbrega

Tenente-Coronel-Aviador Wandyr Binato No-
gueira

Capitão Especialista H. Bennatti Júnior

AUXILIARES DA DIREÇÃO

Encarregado da Publicidade:

Brigadeiro-do-Ar R/R Manoel B. Neves Filho

Encarregado da Composição e Ilustração:

Joaquim Dias Corrêa

Revisora:

Glassy Mattos de Carvalho

NOSSA CAPA

*A ilustração da Nossa Capa
é uma alegoria à Semana da
Asa de 1969, distribuída em São
Paulo sob os auspícios do Quar-
tel-General da 4ª Zona Aérea.*

Carta ao leitor

Rio de Janeiro, 23 de outubro de 1969

Prezado Leitor.

Pretendemos, neste número, prestar uma justa homenagem à Aviação Civil, por ocasião das comemorações da "Semana da Asa".

Justamente neste ano de 1969, o transporte aéreo regular, expressão maior da aviação civil, completa 50 anos de existência e de inestimáveis serviços prestados à humanidade.

Treze anos depois do memorável feito de Santos Dumont e após a experiência dolorosa e heróica da I Guerra Mundial, surge a aviação civil com os primeiros vôos regulares, na Europa, em 1919.

No Brasil, seus primeiros passos se iniciam, oito anos depois, em 1927. Daí para cá o progresso tem sido extraordinário. Dos primeiros aviões para 3 passageiros, já o temos agora para 400. Da velocidade média de pouco mais de 100 quilômetros por hora, os céus já estão sendo cruzados a mais de 900 km horários, e o primeiro avião supersônico comercial, em experiência de vôo, já ultrapassou a barreira do som.

No Brasil, País-Continente, a aviação civil, ao lado do pioneirismo do CAN, tem sido o grande fator de integração nacional. Somos o 2º País em linhas domésticas e já temos registradas mais de 3 000 aeronaves civis que utilizam quase dois milhares de campos de pouso em todo este nosso grande território.

Brigadeiro-do-Ar
ANTÔNIO GERALDO PEIXOTO

MEIO SÉCULO DE COOPERAÇÃO MUNDIAL NO TRANSPORTE AÉREO

Este ano assinala o 50º aniversário da Aviação Comercial.

A REVISTA AERONÁUTICA, como homenagem, dedica este número à grande indústria do transporte aéreo.

Os serviços doméstico e internacional parecem ter começado quase simultaneamente em 1919. As operações dentro da Alemanha foram iniciadas no dia 5 de fevereiro, quando a Deutsche Luft Reederei começou vôos regulares entre Berlim e Weimar. Os franceses, que haviam tentado, em 1918, operar com uma conexão sobre a água, entre Nice e Ajaccio, estavam projetando uma série de rotas domésticas, partindo de Paris; e, a 8 de fevereiro, a companhia de Farman enviou o seu "airbus" Goliath num vôo comercial, de Paris para Londres, com 11 passageiros e suas respecti-

vas bagagens. Cinco dias mais tarde, o mesmo avião experimentou o vôo Paris-Bruxelas: aparentemente, essa rota foi considerada como tendo maiores possibilidades, e um serviço semanal regular foi inaugurado no dia 22 de março.

Na Grã-Bretanha foram iniciados vôos comerciais, simultaneamente, pela Air Transport & Travel Ltd. e pela Handley Air Transport Ltd., no dia 13 de julho. Uma semana depois, um avião comercial da Handley Page voou de Londres para Bruxelas; o piloto era o mesmo homem que, 30 anos depois, como Lord Douglas de Kirtleside, viria a ser o presidente da British European Airways e membro da Comissão Executiva da IATA. A rota Londres-Paris foi tentada novamente por ambas as companhias, a 25 de agosto, sendo estabelecida regularmente

a rota para Paris. No mês seguinte, tornou-se permanente a conexão Londres-Bruxelas.

O desejo de voar foi despertando em outros lugares. Na Holanda, Dinamarca, Suécia e Noruega, companhias de transporte aéreo estavam em formação. A Det Danske Luftfartsselskab estava voando fretada para a Islândia, e a Svenska Lufttraffik AB tinha uma rota de Malmoe para Sundsvall. Do outro lado do Atlântico, pequenas empresas estavam surgindo, com impetuosidade moderada. Serviços postais americanos estavam sendo transportados de Washington para Nova York, e daí para Cleveland e Chigago, por via aérea. No término do vôo, havia ligações entre Seattle e Victoria, BC, Miami e as Bahamas, Key West e Havana, Nova York, Atlantic City e outras cidades de veraneio, e entre

MEIO SÉCULO DE COOPERAÇÃO MUNDIAL NO TRANSPORTE AÉREO

Este ano assinala o 50º aniversário da Aviação Comercial.

A REVISTA AERONÁUTICA, como homenagem, dedica este número à grande indústria do transporte aéreo.

Os serviços doméstico e internacional parecem ter começado quase simultaneamente em 1919. As operações dentro da Alemanha foram iniciadas no dia 5 de fevereiro, quando a Deutsche Luft Reederei começou vôos regulares entre Berlim e Weimar. Os franceses, que haviam tentado, em 1918, operar com uma conexão sobre a água, entre Nice e Ajaccio, estavam projetando uma série de rotas domésticas, partindo de Paris; e, a 8 de fevereiro, a companhia de Farman enviou o seu "airbus" Goliath num vôo comercial, de Paris para Londres, com 11 passageiros e suas respecti-

vas bagagens. Cinco dias mais tarde, o mesmo avião experimentou o vôo Paris-Bruxelas: aparentemente, essa rota foi considerada como tendo maiores possibilidades, e um serviço semanal regular foi inaugurado no dia 22 de março.

Na Grã-Bretanha foram iniciados vôos comerciais, simultaneamente, pela Air Transport & Travel Ltd. e pela Handley Air Transport Ltd., no dia 13 de julho. Uma semana depois, um avião comercial da Handley Page voou de Londres para Bruxelas; o piloto era o mesmo homem que, 30 anos depois, como Lord Douglas de Kirtleside, viria a ser o presidente da British European Airways e membro da Comissão Executiva da IATA. A rota Londres-Paris foi tentada novamente por ambas as companhias, a 25 de agosto, sendo estabelecida regularmente

a rota para Paris. No mês seguinte, tornou-se permanente a conexão Londres-Bruxelas.

O desejo de voar foi despertando em outros lugares. Na Holanda, Dinamarca, Suécia e Noruega, companhias de transporte aéreo estavam em formação. A Det Danske Luftfartsselskab estava voando fretada para a Islândia, e a Svenska Lufttraffik AB tinha uma rota de Malmö para Sundsvall. Do outro lado do Atlântico, pequenas empresas estavam surgindo, com impetuosidade moderada. Serviços postais americanos estavam sendo transportados de Washington para Nova York, e daí para Cleveland e Chicago, por via aérea. No término do vôo, havia ligações entre Seattle e Victoria, BC, Miami e as Bahamas, Key West e Havana, Nova York, Atlantic City e outras cidades de veraneio, e entre

Nova Orleans e Pilottown, na embocadura do Mississippi.

Em meio a tudo isso, no dia 25 de agosto de 1919, a assembleia para constituição da IATA foi realizada, em Haia. Doze homens participaram da reunião, como representantes de 6 empresas, das quais 2 já estavam operando, outras 3 já tinham sido organizadas, e uma estava em vias de ser constituída.

O total somado da experiência adquirida em transporte aéreo, no primeiro ano de atividades, foi cerca de 1 000 000 km voados, transportando cerca de 3 500 passageiros, 47 000 kg de carga e 178 kg de correspondência. Com uma experiência tão limitada, poderia parecer difícil, para os fundadores da IATA, fazer previsões para o futuro. Eles sabiam, entretanto, que uma ciência que se desenvolvia tão rapidamente quanto a da aeronáutica, durante a guerra, era capaz de um desenvolvimento progressivamente maior ainda, em tempo de paz. Eles sabiam que não era utópico prever a Europa e talvez o mundo ligados por uma rede de rotas aéreas.

Assinado no dia 28 de agosto de 1919, o acordo da IATA deu aos seus associados um meio para comparar dados e acertar suas relações. Eles estavam associados apenas pela cooperação em proveito mútuo, e os regulamentos da associação foram, deliberadamente, poucos e flexíveis, para que as situações pudessem ser enfrentadas à medida que fossem surgindo.

Os primeiros assuntos a serem tratados nos meetings da IATA foram de ordem comercial, referentes a relações comerciais entre as empresas. Mas o trabalho da IATA logo

assumiu novas dimensões, quando as empresas trouxeram questões que se relacionavam com terceiros — o público, governos, outros meios de transporte, companhias de seguros e similares. Correspondência e segurança das transportadoras foram logo incluídas na agenda da IATA, e são itens constantes, desde então. Foram seguindo, em rápida sucessão, questões de horários, acordos com agências e transporte combinado aéreo-férreo.

O registro da IATA, nesses 50 anos, corre paralelo com o da indústria que vem servindo. Entretanto, as conquistas espetaculares do transporte aéreo têm sido aquelas das empresas de aviação associadas, e nenhuma de suas realizações jamais despertou grandes emoções. Mas o resultado líquido do seu trabalho é a transformação do voo, de um fenômeno científico em uma utilidade pública, à disposição do mundo inteiro.

A constante necessidade do transporte aéreo, para maiores facilidades e para equipamento mais eficiente, sempre mantiveram-no afastados do tipo de lucros que atraem investimentos. Ele foi forçado a abrir seu caminho num mundo que não estava preparado para recebê-lo. Assim sendo, a salvação do transporte aéreo internacional estava em seu imediato reconhecimento, de que os problemas de todas as empresas estão interligados, e que obstáculos grandes demais para serem superados individualmente poderiam ser eliminados pelo esforço conjunto. A importância da IATA, portanto, reside no fato de que ela tem sido um veículo desse esforço conjunto. Nessa qualidade, tem servido, mais do que controlado, e dirige seus processos no sentido de tornar o transporte aéreo melhor, mais

seguro e mais acessível para todos.

Comparado com os resultados do primeiro ano, o progresso foi enorme. Em 1968 foram transportados por via aérea 263 milhões de passageiros e estabelecida a marca de 308 bilhões de passageiros/quilômetro.

As previsões indicam que o tráfego de passageiros será dobrado em 1975 e quatro vezes maior em 1980, sobre os resultados de 1968.

Igualmente, o equipamento utilizado passou do Junker F-13 de 1919 com quatro assentos, com peso máximo de decolagem de 3 850 libras e velocidade de 85 milhas/horas, para o Boeing 747 com o máximo de 490 assentos, peso máximo de decolagem de 713 000 libras e velocidade de 585 milhas/hora.

Em homenagem à indústria do Transporte Aéreo em geral, demos certa tônica aos feitos da IATA, pois sendo uma associação particular, congregando a maior parte dos transportadores em todos os países e com início do mesmo ano do surgimento do primeiro voo de transporte aéreo regular comercial, bem poderia sintetizar a verdadeira evolução do transporte aéreo civil.

Não poderíamos finalizar sem aludir também ao esforço de outra organização internacional, esta de responsabilidade exclusiva de governos e que, surgindo como parte da Organização das Nações Unidas, vem conseguindo padronizar os métodos e manter a disciplina consentida em tudo aquilo relacionado ao transporte aéreo civil, quer de material, pessoal ou serviços. Refiro-me à Organização de Aviação Civil Internacional — ICAO.



**se você ainda
está pensando
em viajar noutro
avião, veja aqui
os tempos de voo
do One-Eleven e depois
compare com os outros.**

ENTRE RIO E BELÉM:
3 HORAS
ENTRE BRASÍLIA E SÃO PAULO:
1 HORA E 5 MINUTOS
ENTRE RIO E SÃO PAULO:
30 MINUTOS
ENTRE RIO E RECIFE:
2 HORAS E 17 MINUTOS
ENTRE RIO E SALVADOR:
1 HORA E 32 MINUTOS
ENTRE FORTALEZA E RECIFE:
51 MINUTOS
ENTRE SÃO PAULO E PÔRTO ALEGRE:
1 HORA E 5 MINUTOS

Agora você vai entender melhor porque nós estamos dizendo que o One-Eleven é o mais
veloz e moderno jato nas linhas aéreas nacionais.

**VIAJE BEM... VIAJE
VASP**

TRANSPORTE AÉREO NACIONAL

MOTIVO DE ORGULHO PARA O BRASIL

A epopéia do transporte aéreo encontrou, no Brasil, um vasto campo de expansão e desenvolvimento. Mais ágil, rápido e adaptável que os demais meios de transporte, o avião conquistou quase tôdas as posições ocupadas pelos antigos sistemas de locomoção. Sua evolução técnica lhe permitia superar dificuldades, para os outros intransponíveis. O avião conta, assim, uma história realmente fascinante, cheia de surpreendentes efeitos e consequências, dêste Brasil continente. Bem sabemos que a distância é o grande obstáculo à prosperidade, e o nosso País é terra de grandes distâncias. Da rapidez das comunicações dependiam, essencialmente, o intercâmbio da riqueza, a circulação do bem-estar. Natural, pois, que o Brasil se atirasse, com sofreguidão, à conquista e à prática da velocidade aérea, obedecendo, igualmente, a uma predestinação histórica, que em nossa Pátria gerou, para a vitória nos céus, os gênios de Santos Dumont e Bartolomeu de Gusmão. Assim, não é preciso encarecer o estímulo de vida e de prosperidade, como de prestígio e renome, que para o País resulta dêsse maravilhoso surto aviatório.

OS PRIMEIROS TEMPOS

Não é fácil apontar outra invenção moderna que tão intensa e rapidamente haja progredido como o avião, a que a técnica aplica incessante e intensamente o máximo de suas energias criadoras e aperfeiçoadoras. É verdade que, no princípio, havia uma espécie de receio, de temor, afastando o

grande público para a condição de apreciadores de um espetáculo considerado estranho. Aviação era sinônimo de aventura. Mas, as etapas de progresso foram sendo alcançadas, os vôos perfeitos, o trabalho dos técnicos, atingindo resultados novos em suas pesquisas, foram, aos poucos, demovendo a opinião dos temerosos e desconfiados. E com o passar do tempo começou a nascer outra compreensão. De repente, não era mais a desorientação, o medo, as suspeitas infundadas. Ficou explicado, e certo, que era tão simples viajar pelos ares, como viajar de automóvel ou de trem. O público começou a perceber a história. Como se a própria aviação se anunciasse aos leigos: Aqui estou, amigos, Sou tão simples quanto outro empreendimento simples de que vocês tenham tido notícia. Necessito, apenas, de travar conhecimento mais próximo. Procurem conhecer-me e gostarão de mim... A revelação foi simples, justificada, e, num curioso despertar, o nosso público começou a aperceber-se de um fato singular: Santos Dumont era brasileiro...

PROGRESSOS SURPREENDENTES

A aviação comercial brasileira tem alcançado progressos surpreendentes. Seu desenvolvimento em todo o País é, realmente, notável. Muito raramente se encontra uma simples cidadezinha do mais longínquo interior, onde não chegue o avião. Os homens do sertão chegam, hoje, às suas fazendas e usinas viajando pelos ares. O guinchar lamentoso dos carros-de-boi foi substituído pelo

ronco dos poderosos motores dos aviões. E o matuto já se acostumou a acenar, com o seu chapéu de palha, para o gigante prateado que corta os ares. Já possuímos uma extraordinária mentalidade aeronáutica. Viaja-se, hoje, de avião, como ontem se viajava de navio ou de trem. Foram-se os temores, acabaram-se os receios infundados. Muita gente vai comprar sua passagem no aeroporto, sem maiores preocupações. Viajar pelos ares tornou-se uma rotina, um acontecimento banal. E aí temos o exemplo das chamadas "pontes aéreas", a Rio—São Paulo e a Rio—Belo Horizonte—Brasília.

Nada mais prático, mais fácil, como se fôsse, na realidade, um serviço de ônibus aéreo.

O BRASIL NOS CÉUS DO MUNDO

A aviação comercial brasileira é a quinta do mundo. É uma posição altamente honrosa. E, note-se, possuem rede doméstica maior do que a nossa apenas os Estados Unidos. No conjunto doméstico-internacional estão à nossa frente os EE.UU., Grã-Bretanha, França e Canadá. E se há uma atividade de que o Brasil se deve orgulhar perante o mundo esta é, sem dúvida, a aviação. Aviões brasileiros da mais alta classe, o que melhor existe na indústria aeronáutica, levam aos quatro cantos do mundo a bandeira nacional, comprovando, de modo dignificante, a nossa capacidade realizadora, o nosso progresso, a nossa civilização. É a própria presença do Brasil nos grandes aeroportos da Eu-

ropa, da África, das três Américas, do Oriente. E que impressões magníficas devem ter do nosso País todos aqueles que, em Paris ou Londres, Buenos Aires ou Nova York, Lisboa ou Roma, Madrid ou Tóquio, Montevideu ou Miami, e por aí afora, vêem os nossos grandes aviões enfileirados ao lado de outros tantos aviões ingleses, americanos, franceses, etc. E o que dizer das agências e representações das nossas empresas no exterior? São verdadeiras casas do Brasil, onde se faz a melhor propaganda da nossa terra, seja no fornecimento de informações, na exposição de painéis, folhetos, artísticas vitrinas, além do acolhimento que dispensam a todos os nossos patrícios em andanças pelo exterior.

E não é só isto: daqui vão as nossas revistas, os nossos jornais, as manifestações de inteligência e cultura, como de fora nos chegam as mais recentes publicações e outras tantas manifestações de espírito.

Nessa permuta há um amplo sentido de aproximação cultural, somente possível graças ao transporte aéreo.

IMPORTÂNCIA DOS AEROPORTOS

Se a linha aérea é vital para a comunidade, o aeroporto é parte dela. Não somente com os seus motores os nossos aviões impulsionam o progresso e o desenvolvimento. Também os aeroportos que se estendem ao longo de suas rotas fomentam a riqueza e se constituem em centros de permanente atividade. Eles fazem parte da vida das cidades. São pontos marcantes de referência. Tornam-se centros de convergência. Integram-se na crônica dos aconte-

cimentos de todos os dias, e os seus nomes se tornam conhecidos e repetidos. Aeroportos têm personalidade própria. Têm vida. Contam histórias. Assistem beijos e abraços, nas chegadas e nas despedidas. E é sempre assim. Chega um avião, outro levanta vôo, ainda outro vem descendo. Palpita sempre a vida dos aeroportos. Neste Brasil imenso, por um esforço comum entre Governo Federal, órgãos estaduais e, até mesmo, os particulares que se fixaram nos mais longínquos recantos da Pátria, uma extensa rede de campos de pouso foi criada. São mais de uma centena de pistas pavimentadas, várias centenas de pistas em solo preparado capaz de permitir o uso continuado e regular dos aviões médios comerciais e milhares de outros campos de pouso que servem à aviação de pequeno porte, ligando pequenas cidades, fazendas, garimpos e quaisquer outros empreendimentos interiores.

O AVIÃO NÃO ESTÁ SÓ

Mas, um avião que voa nunca está só. Aviação é equipe, é conjunto. Nos centros de controle, nos serviços de proteção ao vôo, há uma legião de outros homens vigiando o vôo. As comunicações são permanentes, as posições são transmitidas constantemente. Também nos hangares, nas oficinas, técnicos especializados cuidam, com o carinho das avezinhas, dos aviões que deles necessitam. Os que nunca viram um hangar, guardando dezenas de milhares de peças, funcionando sob a ação de milhares de mãos especializadas, fazendo a vigília constante das horas voadas, não podem facilmente fazer idéia do que seja essa oficina emocionante que exige, dos

seus artífices, cérebro e coração. Atrás de cada vôo existe, assim, um mundo maravilhoso de técnica, de dedicação, de vigilância. Também nos escritórios, nos despachos, nos balcões, desempenhando as mais diversas funções, tantos outros dedicados servidores dão sua parcela de trabalho e de esforço para que o Brasil possa orgulhar-se de sua aviação e apresentá-la aos olhos do mundo como uma das mais importantes e desenvolvidas. Todos eles, homens do Governo, dirigentes e empregados, integram, com justiça, uma galeria de honra.

A AVIAÇÃO COMERCIAL

Desde o ano de 1927, quando realmente foi expedida a primeira autorização para funcionamento de empresa aérea no Brasil, em 26 de janeiro, para o KONDOR SYNDIKAT, e foi efetuado o primeiro registro de aeronave mercante brasileira, com o certificado nº 1 para o P-BAAA, hidroavião-bote, de propriedade da Empresa de Viação Aérea Riograndense — VARIG — conforme publicamos em cópia autêntica, em nosso número de Set/Out do ano passado, vem o transporte aéreo comercial brasileiro em progresso crescente.

Primeiramente engatinhando, sofrendo as conseqüências da própria infância do transporte aéreo no mundo, e, depois, mais largamente se expandindo para todo o território brasileiro.

Do aerobote nº 1 P-BAAA, com capacidade para 9 (nove) passageiros, até os atuais Boeing 707, com mais de uma centena e meia de assentos, podemos registrar, com orgulho, os resultados operacionais mais animadores.

De 1927 a 1931, a 1ª estatística oficial indicou:

Ano	Passageiros	Correio kg	Bagagens kg	Carga kg
1927	643	257	5 789	210
1928	2 504	9 688	20 259	1 911
1929	3 651	24 050	29 617	7 778
1930	4 667	31 946	23 864	9 609
1931 (até Out.)	3 973	37 356	32 132	14 508

Em 1968, foram os seguintes os resultados globais do transporte aéreo regular nacional:

Ass-km oferecidos 6 352 893 775
 Pass-km transportados 3 720 009 485
 Ton-km oferecidas 720 059 532
 Ton-km utilizadas 416 403 518

Receita total....NCR\$ 507.045.553,00
 Despesa total....NCR\$ 497.805.711,00

No mercado internacional, em confronto com tôdas as concorrentes estrangeiras, alcançamos o significativo resultado, indicado pela participação per-

centual do Brasil nas seguintes rotas:

Brasil—Prata—Brasil — 64,07%
 Brasil—USA—Brasil — 61,55%
 Brasil—Ásia—Brasil — 72,32%
 Brasil—Europa—Brasil — 29,54%

Os resultados acima referem-se ao tráfego regular controlado. Devemos acrescentar a êles os resultados obtidos, ainda não qualificados, pelas 56 companhias de táxi aéreo, mais de uma centena de táxis aéreos individuais, 16 companhias de serviços especializados e mais

de duas mil e quinhentas outras aeronaves registradas em atividades não-comerciais.

Em seguida, apresentaremos um pequeno resumo feito pelas três principais empresas de transporte aéreo regular do Brasil.

A REVISTA AERONÁUTICA conservou, na íntegra, os resumos apresentados. A bem da verdade histórica, convém exclamar, no entanto, a paternidade do primeiro vôo regular de 3 de fevereiro de 1927. De fato, o avião, ainda não nacionalizado, pertencia ao Kondor Syndikat, como descrito na época pelo "Correio do Povo" de Porto Alegre; porém foi o vôo provocado pela VARIG em formação, a fim de apressar a sua organização. Tanto assim que êsse avião, ao ser nacionalizado, o foi com a primeira matrícula nacional P-BAAA e em nome da VARIG, em 16 de setembro de 1927, em virtude do aviso nº 514-G, de 22 de junho do mesmo ano, do Sr. Ministro da Viação e Obras Públicas.

ACADEMIA DA FAB RECEBE MALETA DE SANTOS DUMONT

A doação de uma maleta de uso pessoal de Alberto Santos Dumont à Academia da Força Aérea Brasileira, que a colocará em seu Museu, foi ponto de destaque da homenagem que o Rotary Club do Rio de Janeiro prestou à Força Aérea Brasileira pela passagem da Semana da Asa do corrente ano.

A maleta foi entregue ao Tenente-Brigadeiro Ary Presser Belo, do Comando-Geral-do-Ar, Pela Senhora Maria de Lourdes Queirós, esposa do doador, o Professor e rotariano Carlos Sanchez de Queirós.

O casal guardava o objeto como uma relíquia desde 1935, quando o recebeu das mãos de Pedro de Araújo Lima Guimarães, amigo de Santos Dumont, em Paris.

**Existe um certo tipo
de passageiro que deixa
nossas aeromoças
apaixonadas.
A Cruzeiro finge que não vê.**

A nossa tripulação gosta dos seus passageiros. Gosta de você. Afinal, o Serviço 5 Estrêlas é o máximo. É a alegria de servir cada vez melhor. Experimente a Cruzeiro. Será amor à primeira vista.



CRUZEIRO
NACIONAL & INTERNACIONAL





O Dornier Wal que realizou o 1.º voo comercial no Brasil

VARIG

Uma história de pioneiros

A história da VARIG — uma empresa de 42 anos — é uma história de pioneiros. Para contá-la, temos que começar por um mergulho no passado. 42 anos, na marcha do tempo, não representam grande coisa, mas, em termos de transporte aéreo, muito significam. Basta lembrar, de relance, o que tem sido sua evolução, seu progresso. A VARIG, primeira empresa de aviação fundada no Brasil, nasceu — pode-se dizer — com o advento do transporte aéreo no mundo. Como em todo empreendimento pioneiro, um nome se destaca na história de suas origens. Este nome é o de Otto Ernst Meyer. Nascido na Alemanha, depois naturalizado brasileiro, Otto Ernst Meyer tinha paixão pela aviação. Integrante da Força Aérea Alemã, du-

rante a I Guerra Mundial, transferiu-se para o Brasil, fixando-se em Porto Alegre, desde 1923. O seu grande sonho era fundar uma empresa de aviação. Muito lutou, batalhou, doutrinou, até que acabou por conseguir o apoio e a compreensão de autoridades, de homens de negócio, do comércio e da indústria para o novo empreendimento. Organizando a futura empresa, Otto Ernst Meyer trabalhava dia e noite, incansavelmente. Praticamente sozinho, cuidava de tudo pessoalmente, desde a conquista de acionistas até o preparo dos vôos, entendimentos com as autoridades, propaganda, etc.

Sentindo-se assoberbado, Otto Ernst Meyer procurou, então, um auxiliar, com quem pu-

desse repartir a carga. Colocou anúncio nos jornais, mas foram poucos os que se apresentaram e, mesmo assim, não preenchiam os requisitos. O salário não era dos melhores, e, além disso, faltava confiança no êxito do negócio. Foi aí que, apresentado por pessoas amigas, apareceu um mico de 19 anos, inteligente e vigoroso, interessado, de fato, no emprego. Seu nome — um nome que ficaria definitivamente ligado à história da companhia — Ruben Martin Berta.

Do trabalho conjunto de Meyer e Berta, e já contando com mais apoio e compreensão, surgiram os primeiros resultados: a 3 de fevereiro de 1927, com a empresa em organização,

realizava-se o primeiro vôo, que era também o primeiro vôo comercial no Brasil. O avião utilizado, adquirido de uma organização alemã dedicada à venda de material aeronáutico, foi um "Dornier Wal", equipado com 2 motores Rolls-Royce, tipo "Eagle", potência de 360 HP, velocidade de 180 quilômetros horários, raio de ação de 1 000 quilômetros.

Transportando três passageiros, pagos, o "Dornier Wal", batizado com o nome de "Atlân-

Os céus não foram tranqüilos nos primeiros anos de vida da VARIG.

Empresa pioneira, enfrentou sérias dificuldades, que se agravaram, principalmente, em 1929. Mas conseguiu superá-las e vencê-las, e, em 1932, reerguia-se definitivamente. Nos anos seguintes, já servia a quase todo o território do Estado do Rio Grande do Sul. Aviões terrestres substituíram os hidros: inicialmente dois Junkers F-13 e um Junker A-50,

tuído por Ruben Berta. Conhecedor profundo da companhia, entusiasta e arrojado, uma de suas primeiras preocupações foi traçar plano de rotas domésticas e internacionais. Já no ano seguinte, 1942, inaugurava-se a linha para Montevideu, e, logo depois, outra para Buenos Aires. No campo doméstico, novas linhas foram estabelecidas, tanto para o sul como para o norte do País. Enquanto isto, entretanto, Berta, aos poucos, ia conquistando uma vitória mais decisiva do



Boeing 707 da VARIG

tico", voou de Pôrto Alegre à cidade do Rio Grande, com escala em Pelotas, tendo sido o acontecimento evidenciado por toda a imprensa. Após outras viagens, veio finalmente a consolidação do velho sonho, com a realização da assembléia geral de acionistas constitutiva da empresa, a 7 de maio de 1927. O capital inicial era de 1 000 contos de réis, o equivalente, hoje, a 1 000 cruzeiros novos, dividido em 5 000 ações nominativas de 200 mil réis cada uma.

mais tarde, um Messerschmidt, um Dragon Rapid De Havilland e um Junker 52. Durante 15 anos, Otto Ernst Meyer dirigiu a VARIG, como seu presidente, tendo Ruben Berta sempre ao seu lado. Em 1941, quando o Brasil tomou posição, na guerra, ao lado dos países aliados, contra a Alemanha, Otto Meyer, embora já naturalizado brasileiro, achou por bem renunciar, considerando suas origens e para evitar possíveis dificuldades à empresa. Foi, então, substi-

tuído por Ruben Berta. Conhecedor profundo da companhia, entusiasta e arrojado, uma de suas primeiras preocupações foi traçar plano de rotas domésticas e internacionais. Já no ano seguinte, 1942, inaugurava-se a linha para Montevideu, e, logo depois, outra para Buenos Aires. No campo doméstico, novas linhas foram estabelecidas, tanto para o sul como para o norte do País. Enquanto isto, entretanto, Berta, aos poucos, ia conquistando uma vitória mais decisiva do

clica "Rerum Novarum", do Papa Leão XIII, e nas suas próprias convicções pessoais.

A Fundação, à qual pertencem todos os funcionários, é dirigida por um Colégio Deliberante, constituído por 440 funcionários, eleitos por antiguidade e mérito reconhecido. Cabe ao Colégio Deliberante eleger, cada cinco anos, o presidente da Fundação, que, sendo esta acionista majoritária, é também eleito presidente da empresa. Através da Fundação dos Funcionários — hoje Fundação Ruben Berta — são proporcionados diversos benefícios, tais como: serviços médico e dentário; refeições baratas nos restaurantes e cantinas da companhia; supermercados e reembolsáveis a preços razoáveis; empréstimos sem juros para casos de emergência; retiros de férias, etc. Com uma estrutura sólida, sempre atenta e em dia com o progresso da aviação, a VARIG procurou equiparar-se em todos os sentidos, criando, não apenas um parque de manutenção, que, no seu conjunto, é hoje o maior e mais completo da América Latina, como também escolas para a formação e treinamento de seus pilotos, pessoal técnico e funcionários especializados. Também a frota evoluiu de acordo com o desenvolvimento do transporte aéreo, mantendo-se sempre em posição de vanguarda. Mas, ao mesmo tempo em que a companhia assegurava aos seus funcionários segurança no trabalho, bem-estar e assistência social, ao lado dos aprimoramentos técnicos, também pensava no passageiro, procurando dar melhor serviço dentro de um alto padrão, que acabou por se tornar famoso. Nas linhas intercontinentais, utiliza, atualmente, os grandes jatos Boeing 707, o DC-8 e o Convair 990-A, empregando nas linhas domés-

ticas os turbo-hélices Electra II e o HS.748. A rede internacional, totalizando 118 647 km, serve a 21 cidades da Europa, Ásia e três Américas. São elas Londres, Paris, Frankfurt, Zurich, Roma, Lisboa, Copenhague, Madrid, Nova York, Los Angeles, Miami, Buenos Aires, Montevideu, Assunção, Bogotá, Santiago do Chile, México, Lima, Caracas, Honolulu e Tóquio. No Brasil, serve a 80 cidades, que se estendem por todo o território nacional, desde o Amazonas ao Rio Grande do Sul. As estatísticas mostram, de ano para ano, progresso e desenvolvimento. Aquêles 85 vôos do primeiro ano de vida da companhia passaram, em 1968, para 62 238. Os 652 passageiros transportados multiplicaram-se, na mesma relação, para 1 321 287. Outros números mostram que, nestes 42 anos de existência da VARIG, seus aviões voaram 521 811 923 km, transportando 15 526 234 passageiros. Em termos de passageiro/quilômetro, esta cifra atingiu a 15 789 534 000.

Ainda há pouco, a VARIG aumentou todas as suas freqüências para o exterior, incluindo a Ásia, Estados Unidos, Europa e Prata. Seus planos futuros, como os de qualquer outra empresa de aviação, incluem novas linhas e novos equipamentos. A companhia tem u'a meta a alcançar — o Mediterrâneo, onde já chega, via Europa. Mas, em aviação, talvez mais do que em outro qualquer setor de atividade, tudo tem que ser muito bem pensado e planejado. A empresa está, assim, pensando e planejando para realizar e concretizar, no momento oportuno, na hora cabível.

Por outro lado, seguindo uma tendência da época, pela qual grandes empresas interna-

cionais da aviação sentiram a necessidade de contar com suas próprias redes de hotéis, a fim de assegurar aos seus passageiros hospedagem em igual nível ao seu padrão de serviço, também a VARIG, associada à Cia. Tropical de Hotéis, uma organização brasileira do ramo, acha-se empenhada na execução de um vasto programa hoteleiro. Além dos hotéis já em funcionamento, em Salvador (Bahia), Foz do Iguaçu, Natal e Mossoró, acham-se em construção novos hotéis, em Manaus (Tropical de Manaus) e em João Pessoa, capital do Estado da Paraíba (Hotel Tambaú), cujos projetos, aproveitando as belezas naturais daquelas regiões, têm características verdadeiramente arrojadas e únicas no mundo. O espírito da VARIG, no âmbito de suas relações internacionais, é o da cooperação e boa amizade com as demais empresas. A VARIG compreende e sabe que o transporte aéreo, sob a égide da IATA, mais e mais necessita de cooperação mútua. Mantém acordos de "pool" com todas as empresas que voam nas rotas do Atlântico Sul, além de outras, e todos estes "pools" estão sendo cumpridos sem problemas de parte a parte. A VARIG tem na sua presidência o Sr. Erik de Carvalho, continuador da obra de Ruben Berta, integrando sua diretoria e os diversos quadros funcionais homens de alta capacidade e inteiramente compenetrados de suas responsabilidades. Para os seus 10 000 empregados, a VARIG não é apenas uma companhia de aviação: é, também, uma família e uma maneira de viver. Foi pela concentração de sua administração em objetivos certos — proteção para o funcionário e serviço para o passageiro — que ela pôde conquistar a posição de liderança no transporte aéreo do continente.



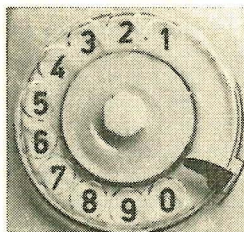
**Seus interesses são importantes
em qualquer lugar.
Estejam até no "sertão bravo".**

**E para que V. esteja presente, a qualquer hora,
à frente dos negócios,
é que os modernos Aero Commanders da Líder
não têm preferência: vão a qualquer lugar.**

Basta um telefonema. Um moderno Aero Commander estará prontinho à sua espera. Acaba aí aquela estória de dificuldade de locomoção. É nosso objetivo é este: ajudá-lo a desempenhar sua função de dirigente.

Para levarmos V. a um lugar, basta uma coisa: que lá exista campo de pouso. Nossos Aero Commanders são projetados para serviços assim. E os pilotos... estes já voaram até na Amazônia.

LÍDER TÁXI AÉREO



*Fretar um avião da Líder
é tão simples
como pedir um táxi.*

CRUZEIRO DO SUL

A MAGNÍFICA DESBRAVADORA

A história da CRUZEIRO DO SUL é a própria vida da nossa aviação comercial, iniciada a 3 de fevereiro de 1927, quando o aerobote ATLÂNTICO, bimotor fabricado pela Dornier, da Alemanha, com capacidade para oito passageiros, realizou o vôo Pôrto Alegre—Rio Grande—Pôrto Alegre.

O “Correio do Povo”, da capital gaúcha, do dia seguinte, descreveu a primeira viagem: “O ATLÂNTICO fez a sua primeira viagem ao sul levando passageiros e 162 quilos de correspondência. Deixou, ontem pela manhã, esta capital, com destino ao Rio Grande, o hidroavião ATLÂNTICO, do KONDOR SYNDIKAT, tendo feito a viagem em 2 horas e 45 minutos, e levando como passageiros Guilherme Gastal, João de Oliveira Goulart e a jovem Maria Echenique, etc.”.

O ATLÂNTICO, equipado com dois motores Rolls-Royce, de 350 HP cada um, foi comandado por Rudolf von Clausbruch, tendo Franz Mueller, como co-pilôto. Ambos ainda vivem no sul do País.

Na verdade, o primeiro vôo do ATLÂNTICO não foi a 3 de fevereiro e sim a 1º de janeiro, como relatou o escritor Machado Florence, residente em São Paulo:

“Era Ministro da Viação o Dr. Victor Konder que, convidado a fazer uma viagem no aparelho, considerado o mais moderno da época, decidiu visitar Florianópolis, capital do seu Estado natal. No dia 1º de janeiro de 1927, o ATLÂNTICO deixou o Rio, conduzindo, além do Ministro, o meu colega Raul Portugal da “Agência Americana”, o cinematografista Al-

berto Botelho e o representante do Kondor Syndikat. Viajei na condição de redator de “O País”.

* * *

A viagem do Ministro Victor Konder foi o marco inicial da nossa aviação comercial. Pertencendo a um Governo cujo lema era “Governar é abrir estradas”, mal sabia aquele homem público que acabava de inaugurar novo tipo de estrada — a estrada dos céus. No dia 26 de janeiro de 1927, o Ministro Victor Konder baixou a Portaria n.º 69/G, permitindo o funcionamento do Kondor Syndikat, posteriormente Sindicato Condor e, finalmente, Serviços Aéreos Cruzeiro do Sul de nossos dias, sendo, de fato, esta a primeira licença, no gênero, concedida no Brasil.

O hidro Junkers V-34 “Tietê”, da Condor, que fazia a linha Corumbá - Cuiabá, no pôrto fluvial de Pôrto Jofre





O Caravelle da Cruzeiro do Sul

RUMO AO OESTE

Operando com material alemão, o que havia de melhor na época, a CRUZEIRO DO SUL projetou suas linhas desde logo para grandes distâncias. Seus aviões, quando alçavam vôo, saíam à conquista dêste Brasil que, até o comêço do século, permanecia como que desintegrado da realidade patrícia, pelo excessivo afastamento existente entre os centros vitais do País e a faixa litorânea afortunada, cheia de portos e rios acessíveis à pequena navegação. Mesmo com suas atenções voltadas para o Oeste, a CRUZEIRO DO SUL, em fevereiro de 1930, inaugurava a linha semanal Rio—Natal, com escalas em seis Estados. Já em novembro de 1930, em pleno conflito entre o Paraguai e a Bolívia, a empresa instalou

seus serviços em Mato Grosso, na zona fronteiriça conflagrada pela guerra, fazendo assim a ligação entre Cuiabá e Corumbá, com escalas em Pôrto Joffre, local preferido pelos caçadores de onça. Foi usado um Junkers F-13, sôbre flutuadores, com capacidade para 5 passageiros. Ao término de 1933, já possuía trimotores Junkers JU-52, para 17 passageiros, tendo estendido suas linhas ao Uruguai, Argentina e Chile, logo que recebeu os quadrimotores FOCKE-WULF 200, com 44 lugares, lançando-se assim às rotas de longa distância.

Assis Chateaubriand, a quem o Brasil deve os benefícios concedidos à nossa juventude pela Campanha Nacional de Aviação, deslumbrado com o papel civilizador da CRUZEIRO DO SUL, escreveu:

“Ela é a grande pioneira. É a magnífica desbravadora. Fêz as linhas menos desejáveis. Ajudou a criar um espírito aeronáutico em nossa terra, e por êsse esforço de bandeirismo não lhe seremos jamais bastante agradecidos. O concurso da experiência de seus técnicos, de seus especialistas em transporte comercial contribuiu poderosamente para educar a geração de brasileiros que depois viria organizar e trabalhar as linhas estritamente nacionais”.

NACIONALIZAÇÃO

A guerra colheu a nossa aviação numa hora em que os aparelhos comerciais necessitavam de peças e o parque aeronáutico, de modo geral, carecia

de completo reequipamento. Foi aí que apareceu a figura incomparável de José Bento Ribeiro Dantas, então Consultor Jurídico da empresa. A grande página da CRUZEIRO DO SUL foi escrita no apogeu da guerra, quando todos os esforços dos aliados estavam concentrados em aumentar o seu poderio aéreo, não havendo, portanto, excedentes nas fábricas de aviões dos Estados Unidos.

Envolvida pelo turbilhão dos acontecimentos internacionais, a CRUZEIRO DO SUL, totalmente nacionalizada, tendo assumido a presidência da empresa o seu Consultor Jurídico, em 6 de janeiro de 1942, realizou esforço admirável para a sua sobrevivência, já que tinha imensas dificuldades a sobrepor para adquirir o essencial: combustível. A tarefa era de titãs. Um pequeno exército trabalhou dia e noite para o reerguimento da companhia

que, na fase mais crítica da sua existência (1942), sofrendo forte concorrência, ainda assim transportou 15 439 passageiros.

Em 1943, a CRUZEIRO DO SUL adquiriu quatro Douglas DC-3, colocando-os nas suas rotas internas. Foram êsses os primeiros DC-3 que chegaram ao Brasil. Foi, ainda, essa empresa que lançou a operação de DC-4 e de Convair em nossas linhas domésticas.

1969

Escalando em mais de 50 cidades no Brasil e sete no exterior, a CRUZEIRO DO SUL, em 1969, tem uma rede doméstica de, aproximadamente, ... 40 000 km e 4 000 km no setor internacional. Sua frota, das mais modernas, dispõe do jato puro CARAVELLE e do turbohélice YS-11 e também de DC-3, que operam nos longínquos campos da Amazônia.

A GRANDE PERDA

O grande Presidente Bento Ribeiro Dantas, no momento em que a aviação comercial brasileira mais precisava de um líder, foi colhido pela morte a 20 de abril deste ano. Dedicou à aviação mais de 40 anos de sua existência, ativando-a em todos os setores, civil, desportista, promovendo a integração nacional, levando as linhas comerciais do Rio de Janeiro aos mais longínquos Estados e Territórios do Brasil, estabelecendo ligações do Rio de Janeiro com diversos países da América do Sul e dando projeção ao Brasil na aviação internacional, elegendo-se Presidente da INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA), o único brasileiro a ocupar aquele cargo, o que fez no período 1947-1948.

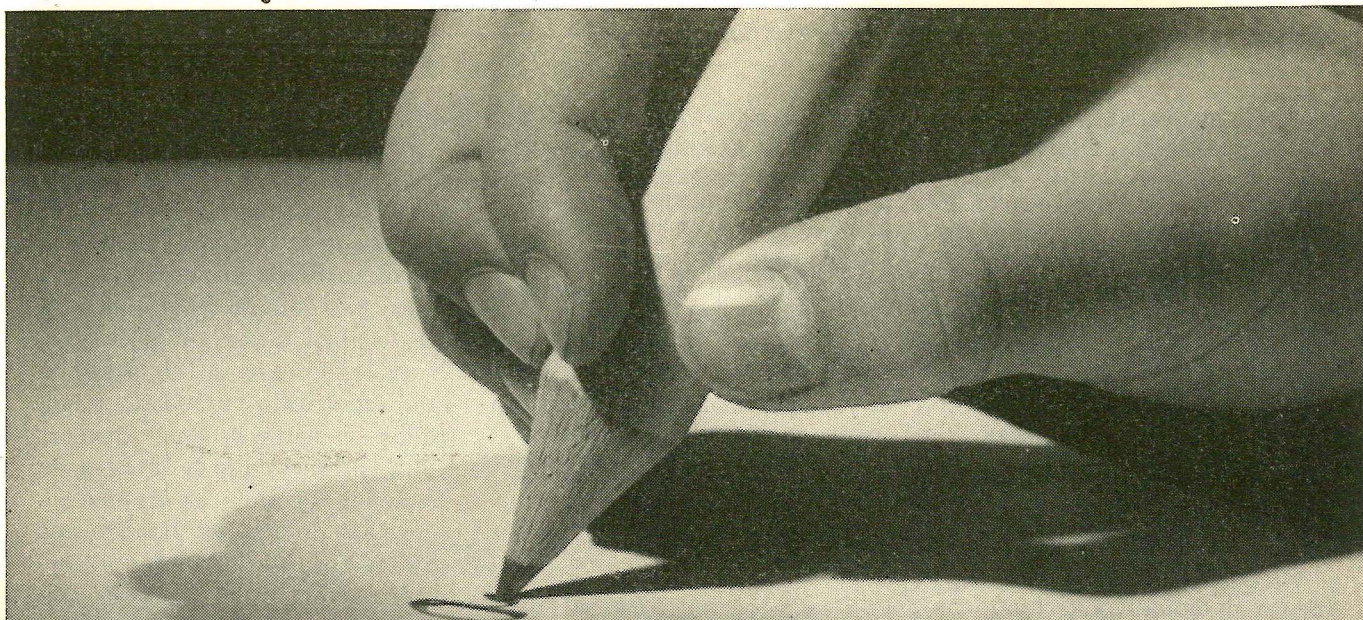
SEMANA DA ASA

NA 1.ª ZONA AÉREA

Nas comemorações da Semana da Asa de 1969, a 1ª Zona Aérea deu realce especial aos festejos que contaram com a participação de jovens estudantes paraenses e amazonenses.

O Comandante da 1ª Zona Aérea, Major-Brigadeiro-do-Ar Paulo Sobral Ribeiro Gonçalves, ofereceu prêmios aos estudantes, com viagens de recreio nas linhas do CAN. Mais de mil jovens voaram nos aviões "Bufalo" sobre Belém e seus arredores.

O encerramento da Semana da Asa na 1ª Zona Aérea teve como ponto alto o comparecimento do Brigadeiro Eduardo Gomes convidado especial do Comandante daquela Guarnição.



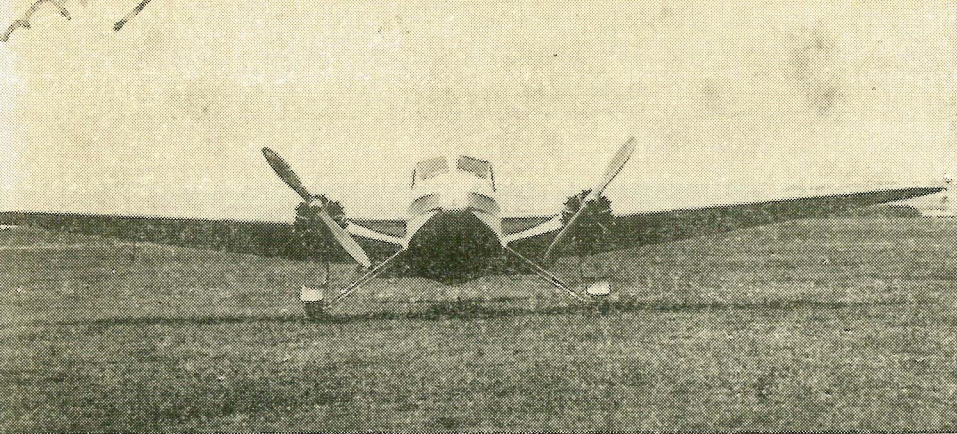
dentro de dois anos, não haverá mais analfabetos na Guanabara

Há dois anos atrás existiam apenas 97 escolas de ensino supletivo na Guanabara. Hoje existem 286. E dentro de dois anos estará praticamente extinto o analfabetismo no Estado, entre os cidadãos cuja idade varia de 14 a 30 anos. De que modo será possível este verdadeiro milagre? Para a Secretaria de Educação e Cultura da Guanabara a resposta é simples embora os esforços tenham sido grandes. É que em

1969 a Secretaria contratou 1.000 professores para o ensino supletivo e ofereceu à população do Estado 100.000 vagas. Dessa forma, em 1970 a taxa de alfabetização elevar-se-á para 90,81%. Por isso pode a Secretaria confiar que em 1971 estará liquidado o problema do analfabetismo, entre os adultos até 30 anos de idade..



GOVÊRNO DO ESTADO DA GUANABARA
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA



Monospar GAL/4-Mk II
o primeiro avião da VASP

com hidroaviões. Sua chegada dá um novo impulso à VASP. Mais gente pode ser atendida e a frequência de vôos aumenta. A VASP passa a servir mais cidades no Estado de São Paulo. E começa a sonhar um sonho de expansão — Expansão para Oeste.

*ESTADO ENTRA
PORQUE
CAMPO SE ALAGOU*

Corre 1935. Os Monospar e os De Havilland Dragon fazem muito mais do que simplesmente encurtar as distâncias. Criam junto ao público o que se pode chamar de "mentalidade Aero-náutica", habituando-o a aceitar o avião como meio de transporte rápido e eficiente. E a VASP vai provando que voar é mera questão de rotina. Mas surgem as primeiras dificuldades. Uma delas é a chuva. Fortíssima. Que alaga completamente o Campo de Marte. O único campo de pouso que exis-

VASP UMA HISTÓRIA QUE ESTÁ APENAS NO COMÊÇO

Novembro de 1933, dia 12. No campo de Marte, em São Paulo, realiza-se uma cerimônia simples, rápida, sem discursos. Duas senhoras, Dona Olívia Guedes Penteado e Dona Antonieta Caio Prado, batizam dois aviões Monospar, de fabricação inglesa. Os nomes, "Bartolomeu de Gusmão, VASP-1" e "Edu Chaves, VASP-2". Os aviões rolam suavemente pela pista, alçam vôo: um segue para Rio Preto e o outro para Uberaba.

A VASP começa a voar.

O DRAGON CHEGA COMO O MAIOR

O ano é 1934. A VASP cresce. Os valentes Monospar não podem mais atender a demanda de lugares. E, então, adquirido o bimotor De Havilland Dragon, também de procedência inglesa. Com capacidade para 8 passageiros e 2 tripulantes, 8m de comprimento e 18m de envergadura, é o maior avião no Brasil que opera em campos de pouso terrestre. Todas as grandes companhias que existem na América Latina operam

O "Dragon" que transportava até 8 passageiros...





Boeing 737 — transporta 84 passageiros

te em São Paulo. Na época de ouro dos hidroaviões, a VASP não pode voar porque seu campo virou lagoa. A VASP vai ao Governo do Estado e à Prefeitura: quer providências. O interventor Armando Salles Oliveira interessa-se pessoalmente pelo assunto. Resolve o problema do Campo de Marte e vai longe. Vê o serviço que a VASP pode prestar não só a São Paulo, mas ao Brasil inteiro. Entende-se com a diretoria da VASP. É autorizado o aumento do capital da empresa, dêle participando o Poder Público. E a VASP passa por uma reestruturação geral, acelerando novamente o ritmo do seu crescimento. São comprados os JUNKER JU-52.

NEM A GUERRA MUNDIAL ATRAPALHA

Fins de 1939. A VASP serve ao (Brasil) centro-sul e planeja ir para o oeste. Mas começa a II Grande Guerra, que envolve praticamente todos os países. O principal equipamento utilizado pela VASP é alemão. E o problema aparece: como

mantê-lo voando, se não há possibilidade de importação de sobressalente? Comprar outro equipamento é hipótese fora de cogitação — a indústria dos países que poderiam vender outros aviões está voltada para o esforço de guerra. A VASP encara o problema como um desafio à sua capacidade de sobrevivência. E suas oficinas, o Instituto de Pesquisas Tecnológicas e a nascente indústria paulista respondem a esse desafio. Fabricam as peças para substituição. E o fazem com tanto sucesso que passam até a exportar peças de reposição para os Junker que operam em outros países da América Latina. Peças de reposição "made in Brasil".

Novembro de 1963. A VASP completa 30 anos. São agora, atendidas 72 cidades brasileiras. Sua frota é composta de Curtiss C-46, Scandia, Douglas DC-3, DC-4 e DC-6C, e os VISCOUNT, componentes da maior frota de turbo-hélice da América Latina. É responsável por 37% do tráfego regular doméstico autorizado.

NÓVO EQUIPAMENTO

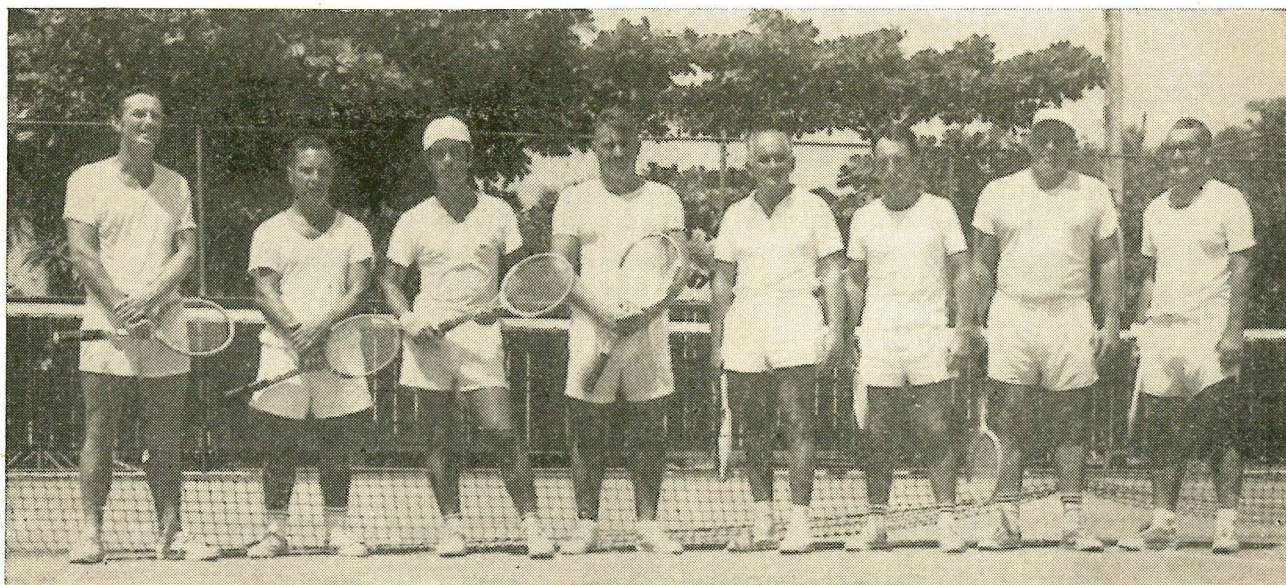
Reestruturando-se para substituição de seu material obsoleto, começou a VASP o seu reequipamento em 1967.

Até dezembro de 1969, quando todos os aviões substituídos deverão ser retirados das linhas regulares, a VASP contará com as seguintes aeronaves:

— Cinco Boeing 737, o mais novo e versátil jato da grande fábrica Boeing, em substituição aos dois Bac One Eleven (que vieram em 1967 para ajudar a preparar a infra-estrutura para os 737), aos DC-6 e Viscount 827.

— Seis aviões YS-11, de fabricação japonesa, em substituição aos C-46, DC-4, Viscount 701 e Scandia.

— Vários DC-3, da rede de integração nacional, ainda sem substituto adequado para a infra-estrutura do interior, e quatro Viscount 827, como reserva operacional.



Grupo de oficiais na quadra de tênis, vendo-se da esquerda para a direita: Cap Reinisch, Cel Azhaury, Maj Granja, Ten Cel Zanoní, Maj Brig Lemos, Maj Passos, Maj Kauffmann e Cel Cantergiani

NOTICIÁRIO DA COMISSÃO DE DESPORTOS DA AERONÁUTICA

Com uma série de competições programadas para o corrente ano, a Comissão de Desportos da Aeronáutica iniciou, no mês de fevereiro, as atividades Inter-Zonas Aéreas, com o II Campeonato de Tênis para Oficiais. E iniciou com o pé direito, pois contamos com a presença de um Comandante de Zona como integrante de equipe, medindo forças com elementos mais jovens, dando uma demonstração de fibra e espírito de luta dignos de nota: trata-se do Major-Brigadeiro Roberto Julião Cavalcante Lemos. A participação dêsse Oficial-General vem demonstrar o real interesse que nossos Campeonatos vêm despertando.

Tivemos nesse Campeonato uma ótima confraternização com a melhor sociedade da Ilha do Governador, pois os jogos

foram levados a efeito nas excelentes instalações do Iate Clube Jardim Guanabara, a cujo quadro social a CDA ofereceu um coquetel por ocasião do encerramento da competição.

Os jogos foram disputados pelas equipes, que se apresentaram assim constituídas:

2ª Zona Aérea — Maj Brig Roberto Julião Cavalcante Lemos, Ten Cel Av Ivan Zanoní Hausen e Maj Av Mário Lima Passos;

3ª Zona Aérea — Cel Av Azhaury Leal Menna Barreto, Maj Av Ary Granja e Cap Av Egon Reinisch;

4ª Zona Aérea — Cel I Aer Ruy Cantergiani e Maj Av Flávio Pachêco Kauffmann.

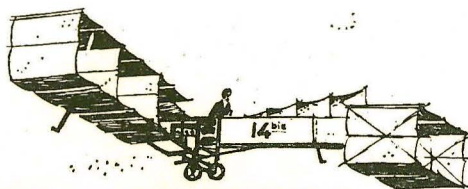
Apresentando uma equipe mais homogênea, onde ponteu a atuação impecável da dupla Cel Azhaury—Maj Granja, a 3ª Zona Aérea levantou o Campeonato, deixando a 4ª Zona Aérea em 2º e a 2ª Zona Aérea em 3º lugar.

Em prosseguimento ao Calendário de 69, foram realizados no mês de abril, em São José dos Campos, o II Campeonato de Basquetebol para Oficiais, o I Campeonato de Basquetebol para Praças e o I Campeonato de Voleibol para equipes mistas. Tivemos uma tripla vitória da 3ª Zona Aérea, deixando a 4ª Zona Aérea em 2º e a 6ª Zona Aérea em 3º lugar, não comparecendo as 2ª, 1ª e 5ª Zonas Aéreas.

Como podemos observar, até então os nossos Campeonatos

(Conclui na pág. 22)

**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 vôo do homem fracassou. Era a aspiração delirante de um pretencioso. O homem, através dos anos, permaneceu colado ao chão - ou, quando no ar, desgovernado. 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 S.A.

100% brasileira - trabalhando pelo progresso



A PRIMEIRA TRAVESSIA AÉREA DO ATLÂNTICO

Por Harold Stockdale,

Prefeito de Manchester, Inglaterra.

LONDRES (B.N.S.) "Estou mandando esta carta pelo primeiro correio aéreo transatlântico que vou transportar".

Estas palavras foram escritas numa carta que o Capitão John William Alcock colocou na mala de correio da Terra Nova, antes de subir à cabina de um bombardeiro bimotor Vickers Vimy.

A seu lado estava o Tenente Arthur Whitten-Brown. À sua frente, uma pista de 365 metros e 3 050 quilômetros de um Atlântico frio, cinza e hostil.

Local: um campo perto de St. John's, Terra Nova.

Data: 14 de junho de 1919.

NA HISTÓRIA

A soberba confiança das palavras daquela carta iam ser testadas ao máximo nas 15 horas e 57 minutos do voo que viria a seguir. As palavras eram

de homens em vias de entrar para a História.

Passados 50 anos, a Cidade de Manchester saúda dois de seus maiores filhos, no Jubileu do primeiro voo transatlântico sem escala, em 14-15 de junho de 1969.

Agora, quando os satélites em órbita e os voos de seis horas, a jato, através do Atlântico, são acontecimentos rotineiros, e quando um pouso lunar do homem foi coroado de êxito, é difícil avaliar a magnitude do feito de John William Alcock e Arthur Whitten-Brown.

Difícil também é avaliar a sensação que esse feito causou na época — um impacto tão forte quanto o criado mais de 40 anos depois pela notícia de que os russos haviam colocado um homem no espaço.

PRÊMIO

Em 1913, Lorde Northcliffe ofereceu dez mil libras esterlinas à "primeira pessoa a cruzar o Oceano Atlântico, de qualquer ponto dos Estados Unidos, Canadá ou Terra Nova, para

qualquer ponto da Grã-Bretanha ou Irlanda — ou vice-versa — em 72 horas contínuas".

Na época do fim da Primeira Guerra Mundial, aviadores de vários países já haviam voltado seu pensamento para o voo transatlântico.

John Alcock (que servira à aviação naval) e Arthur Whitten-Brown (servira à força aérea) encontraram-se num hangar, em Weybridge, Surrey. Alcock estivera procurando persuadir a Vickers Aircraft Company a inscrever um avião para tentar a travessia do Atlântico. A chegada de Brown a Weybridge foi bem oportuna, porque Alcock procurava ativamente um bom navegador.

Alcock convenceu a administração da Vickers de que a travessia do Atlântico era uma possibilidade, e a equipe da Vickers chegou finalmente a St. John's, Terra Nova, em 24 de maio.

A montagem do desajeitado avião num campo de "cricket" exigiu andaimes especiais e proteção também especial contra o vento. O mau tempo retardou

o primeiro vôo experimental, só realizado em 9 junho.

Em 14 de junho o tempo melhorou e decidiu-se levantar vôo, para a travessia. Alcock e Brown partiram às 17h15m.

COMEÇO DIFÍCIL

O avião, de seis toneladas, decolou com facilidade, mas causou apreensão aos presentes no campo, enquanto voou ao longo de um vale onde a turbulência de ar tornava a ascensão extremamente difícil. No fim do vale, Alcock elevou o avião a 300 metros, e com mais 60 metros passou sobre St. John's.

Menos de uma hora depois da decolagem o rádio ficou mudo. Em seguida, o cano de descarga de um dos motores rompeu-se e a conversa, com o barulho do motor, tornou-se impossível. Os dois homens tiveram então de se comunicar por escrito.

Eles estavam com pouco mais de dez horas de vôo, quando o Vimy entrou num parafuso, a 1200 metros de altitude.

A causa, segundo contou Alcock mais tarde, foi o enguiço do velocímetro. O avião foi caindo, girando, enquanto Alcock lutava para controlá-lo, até que o piloto sentiu o mar brilhar *acima* de sua cabeça. Lutou com os contrôles por mais alguns segundos e, por fim, conseguiu levar o avião de volta ao nível de vôo e em seguida subir à altitude de 2100 metros.

Eles procuraram subir mais. Não conseguiam, porém, furar as maciças concentrações de nuvens para chegarem à luz do Sol. A neve começou a acumular-se nas asas e na cauda, e Alcock precisou usar toda a sua

fôrça para manejar os endurecidos contrôles. Os motores começaram a funcionar com dificuldade quando suas entradas ficaram bloqueadas pelo gelo. O velocímetro congelou-se. A neve começou a cobrir a mais fundamental fonte de informações dos dois aviadores — os medidores de combustível. Altitude: 2700 metros.

CORAGEM

Foi então que Brown realizou um ato extraordinário de coragem: desamarrou seu cinto de segurança, tirou as luvas e trepou numa asa. Agarrado a uma frágil escora, escorregando na asa coberta de gelo arrancou o gelo do medidor com seu canivete. Foi lentamente para a outra asa e fez o mesmo com o outro medidor.

Brown repetiu essa assombrosa tarefa cinco vezes, antes de o avião atingir ar mais quente.

Então, uma ascensão contínua os levou a 3350 metros e a uma brecha suficientemente grande nas nuvens para Brown conseguir a luz do Sol, pela qual tão ansiosamente esperara. Os dois voavam havia mais de 14 horas.

Um motor sofria bastante os efeitos do intenso frio e começava a falhar. Os dois passaram a voar mais baixo, olhando ansiosamente em frente, na melhorada visibilidade.

Às 8h15m avistaram terra — a ilha de Inishturk, ao largo da Irlanda. A terra principal, encoberta pela chuva e pela neblina, só foi avistada quando eles chegaram sobre ela e então somente os picos dos morros do Sul erguiam silenciosos vultos de boas-vindas aos dois aviadores. Dez minutos depois apareceram os mastros da estação de rádio de Clifden, Galway.

Alcock voou em volta da estação, viu uma faixa plana de terreno e começou a aterragem. O pessoal da estação Marconi procurou em vão, com sinais, fazer o avião afastar-se do que do alto parecia um sólido campo de grama, mas que era, de fato, pântano. As quatro rodas do avião afundaram-se no pântano e os dois homens saíram do aparelho.

A FAB NO ESPORTE

(Conclusão da pág. 19)

contaram, no máximo, com a presença de três Zonas Aéreas. Foi exatamente após os Campeonatos de São José dos Campos que o nosso trabalho começou a surtir os efeitos desejados, pois para nossa satisfação, tivemos pela primeira vez na história da CDA um grande Campeonato, com todas as Zonas Aéreas presentes, justamente na inauguração do nosso Estande de Tiro, que leva o nome do Cap Esp Aer Enir Vieira de Magalhães Glória, como preito de homenagem a um companheiro falecido em serviço e que foi um excelente atirador, recordista da FAB. Realmente foi um excelente Campeonato, pois dos 12 recordes colocados em disputa, 11 foram batidos e 1 igualado.

Com esses resultados, a situação do Troféu Ministério da Aeronáutica passou a ser a seguinte:

- 1º) 3ª Zona Aérea, com 35 pts.
- 2º) 4ª Zona Aérea, com 25 pts.
- 3º) 6ª Zona Aérea, com 12 pts.
- 4º) 2ª Zona Aérea, com 06 pts.
- 5º) 1ª Zona Aérea, com 03 pts.
- 6º) 5ª Zona Aérea, com 01 pt.

A 18 outubro de 1926 o brasileiro voltou a vibrar, com a partida do hidroavião "Jaú", de Gênova, na Itália, rumo a Santos. Vôo tão acidentado quanto o dos portugueses do "Luzitania", o "Jaú" chegou a São Paulo, finalmente, a 1 de agosto de 1927, baixando na represa de Santo Amaro.

O simples registro do feito do "Jaú", em tão poucas linhas, não pode oferecer uma imagem do admirável esforço daquele grupo de patrícios.

A idéia inicial foi do então Capitão Lysias Rodrigues e do aviador João Ribeiro de Barros, que desejavam fazer o reide Santos — Rio — Lisboa — Madrid — Roma, tendo como copiloto o Tenente Appel Neto e como observador o Tenente-Médico do Exército, Oswaldo Trindade, e mais um mecânico da aviação naval.

Lamentavelmente, como sempre, o Governo do Sr. Artur Bernardes impediu o reide, negando o avião e criando toda sorte de dificuldades.

Lysias desistiu, mas Ribeiro de Barros, homem de grandes recursos, pois sua família era proprietária de imensas fazendas de café, em São Paulo, não esmoreceu. Convidando o Capitão Newton Braga, acertou planos do vôo, agora em sentido inverso, da Itália para o Brasil. Novos transtornos foram oferecidos pelo Governo, surdo ao clamor público que desejava retribuir a visita de Gago Coutinho e Sacadura Cabral.

Ribeiro de Barros enfrentou o problema. Embarcou para a Itália e adquiriu na casa Savoia-Marchetti um hidroavião de segunda mão, o "ALCYONE", que pertencera ao piloto italiano Grande, aeronave que sofreu



Newton Braga, o terceiro da direita para a esquerda, no meio da famosa Equipe da Esquadra Mista, da Aviação do Exército, em 1928

"JAÚ" FÊZ VIBRAR O POVO BRASILEIRO

graves avarias em Casa Blanca. Comprou a máquina por 680 000 liras, que correspondiam, ao câmbio da época, a mais de 200 contos, e fêz-lhe a substituição de dois motores.

Para ter uma idéia do vulto do preço, bastará lembrar que o prêmio maior da Loteria Federal era, então, de 20 contos, uma fortuna.

Mais uma vez o Governo ofereceu entrave ao projeto, através do Ministério da Guerra, impedindo o embarque do Capitão Newton Braga para a Itá-

lia, embora este tivesse uma licença prêmio vencida. Revoltado com o procedimento dos seus superiores, disse, certa vez, o oficial:

— Por um triz não fui o Capitão mais indisciplinado do Exército.

Arranjou uma licença para tratamento de saúde e embarcou de navio, em busca do campanheiro, já dono do Savoia-Marchetti, que recebeu o nome de "Jaú", em homenagem à cidade natal de Ribeiro de Barros,

Na primeira experiência, os flutuadores do hidro ficaram inundados de água. Todo o madeiramento estava podre. Novas despesas, agora com 4 homens na Europa, tudo por conta de Ribeiro de Barros. Os tripulantes eram, além dos dois mencionados, Vasco Cinquini e Artur Cunha, sendo que este, julgando-se dono do reide, abandonou os companheiros na hora mais difícil. Mais uma vez gemeu a bolsa do abastado cafeicultor, mandando buscar o Tenente João Negrão, da Força Pública de São Paulo, para exercer as funções de Segundo Piloto.

Novos acidentes e incidentes. O “Jaú” quebrou os flutuadores e quase afundou em Pôrto Praia, onde ficou 6 meses em conserto, com todo o pessoal esperando, em hotel de 1ª classe.

Finalmente, o pulo sobre o Atlântico, a 29 de abril de 1927. O “Jaú” vencia galhardamente o percurso, quando, distante 15 quilômetros de Fernando de Noronha, foi obrigado a baixar no oceano.

“A Pátria”, jornal dos portugueses, no Rio de Janeiro, fez funcionar a sirena e fixou um cartaz: “O Jaú caiu”. Foi o bastante. O povo tomou a notícia como um achincalhe e empastelou o matutino em minutos. Tudo ficou reduzido a escombros.

O avião, rebocado pelo navio “Angelo Toso” até a ilha, levantou vôo dias depois, com destino a Natal, onde o mecânico Vasco Cinquini, temperamental, cansado pelas festas e, conseqüentemente, com o atraso da chegada do avião ao destino final — São Paulo — brigou pela primeira vez. A tripulação tinha, então, mais um

membro, o suboficial Mendonça, que servira a Sarmento de Beires.

O vôo do “Jaú” vibrou o Brasil inteiro, que acompanhou emocionado os contratempos da jornada, feita sem o auxílio de um só centavo do Governo Federal. O hidro chegou ao Rio de Janeiro no dia 5 de julho de 1927, sendo seus tripulantes recebidos em apoteose.

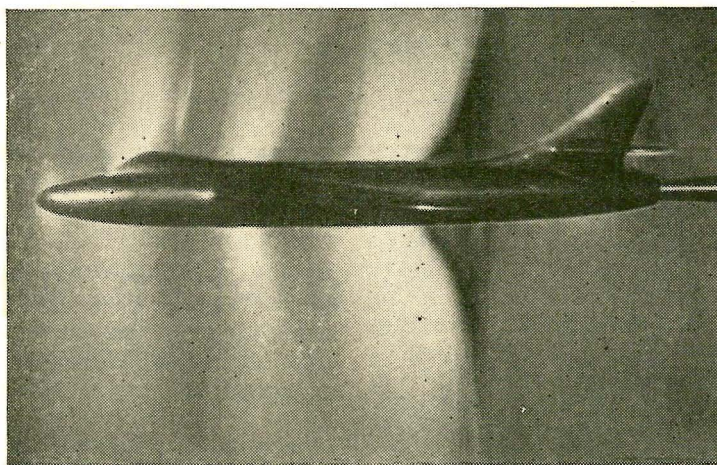
São Paulo parou para receber o avião, todo cheio de re-

mendos, com peças amarradas com arame. A tripulação recebeu 51 presentes de alto valor, inclusive 38 medalhas de ouro, oferecidas pelas populações de vários Estados.

Hoje o “Jaú” está recolhido ao Museu Ipiranga.

* * *

Newton Braga morreu como Brigadeiro, a 20 de agosto de 1959. Nenhum dos tripulantes do “Jaú” está vivo.



Vôo de Alta Velocidade

Onde a ciência abre uma brecha nas trevas da ignorância, a câmara lá está presente para observar e registrar os fatos. “VÔO DE ALTA VELOCIDADE” explica como os engenheiros aeronáuticos sobrepõem a intensidade das pressões atmosféricas variáveis em torno de aviões em alta velocidade.

Este é um dentre mais de uma centena de filmes informativos de 16 mm, disponíveis na Filmoteca Shell, para empréstimo gratuito a sociedades e instituições em qualquer parte

do Brasil. Um outro filme — “SCHLIEREN” — dá detalhes ainda mais minuciosos sobre a técnica empregada em Vôo de Alta Velocidade, para mostrar visualmente como as ondas de choque comportam-se quando um avião atravessa a barreira do som.

Um terceiro exemplo é “O OLHO MÁGICO”, que descreve como a câmara cinematográfica ajuda o cientista a estudar fenômenos tais que devido à sua velocidade, lentidão ou dimensão, estão além da capacidade de registrar do olho humano.



PARA INFORMAÇÕES SOBRE FILMES SHELL ESCREVA PARA:

SHELL BRASIL S. A. (PETRÓLEO)

RIO DE JANEIRO, CAIXA POSTAL, 252 - ZC-00
SÃO PAULO, CAIXA POSTAL 2000

Pense na Europa:

4 vôos semanais*

ter. - qua. - sex. - sab.

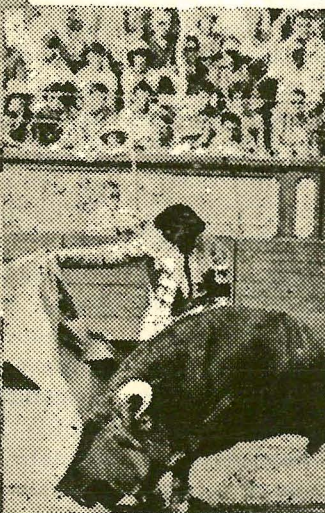
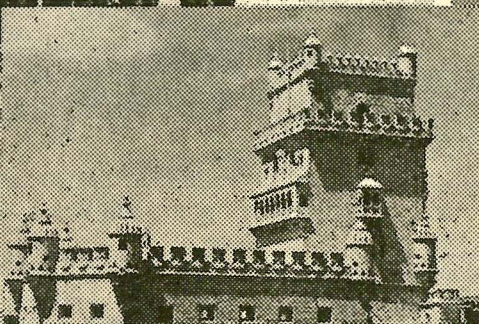
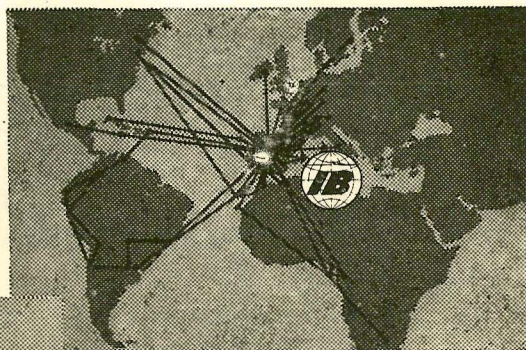
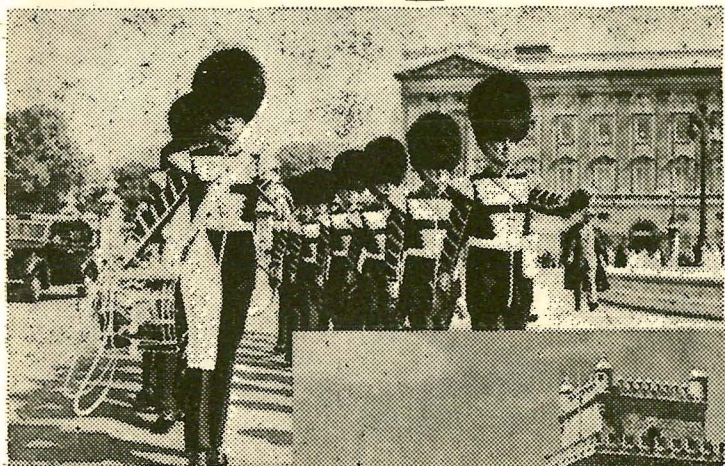
LISBOA - PARIS - ROMA - LONDRES
FRANCFORTE - ZURIQUE - BRUXELAS
AMSTERDÃO - COPENHAGUE e muitas
outras cidades com conexão em Madri

RIO-MADRI SEM ESCALAS

E o novo Serviço "ROSA REAL"

Aonde quer que você vá, chame o seu
Agente de Viagem

* em "pool" com a Varig



Pense na Iberia:



IBERIA

Linhas Aéreas Internacionais da Espanha.

Onde somente o avião recebe maiores atenções do que você



O VÔO

DE SACADURA CABRAL

E GAGO COUTINHO

No Brasil, bergo dos aeronautas Padre Bartolomeu de Gusmão, Julio Cezar Ribeiro, Augusto Severo e Santos Dumont, a aviação, em 1922, ainda engatinhava. Aproximava-se o centenário da nossa Independência. Sacadura e Gago idealizaram o vôo Lisboa—Rio, o qual mereceu todo o apoio do Presidente da República e do Ministro da Marinha de Portugal. Foi adquirido um hidro “Fairey 17”, da Inglaterra, sendo retirados objetos supérfluos, para que o aparelho recebesse maior carga de gasolina, uma vez que só a etapa Cabo Verde—Fernando de Noronha, com 2 680 quilômetros, necessitaria de 18 horas de autonomia.

Gago adaptou ao sextante um pequeno nível de bôlha de ar, curvado segundo um raio especial, cuja imagem se trazia por meio de um espelho à mesma direção em que se faziam as observações no horizonte do

mar. Organizou cartas especiais de meio milímetro, por milha. Com os dois processos, os cálculos poderiam ser concluídos em dois minutos. Estava resolvida a parte científica do histórico vôo.

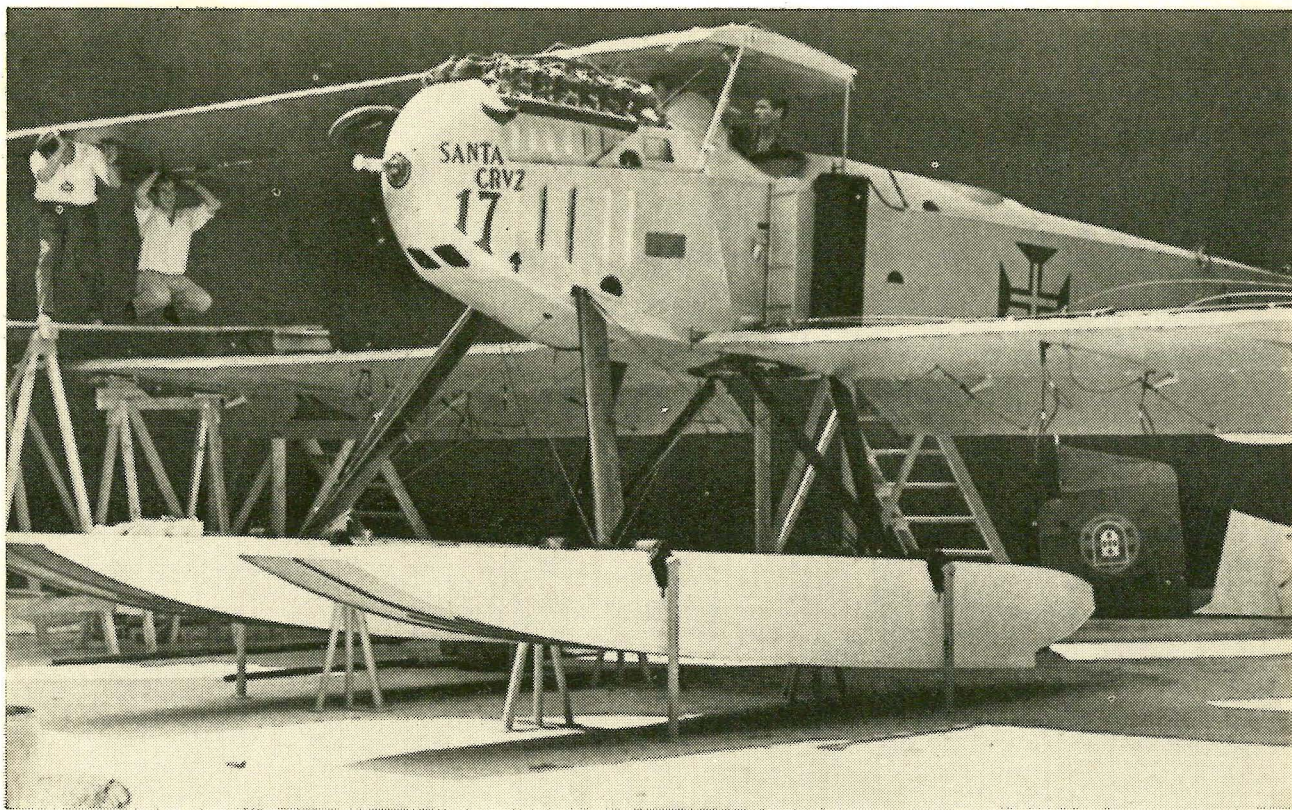
O avião, equipado com motor Rolls Royce, com 360 HP, foi devidamente preparado. Os pilotos desprezaram o conforto, trocando, inclusive, os seus assentos de couro por bancos de madeira. Embarcaram algumas bóias de fundo, cronômetro, sextante, lâmpadas para iluminação durante os cálculos à noite, tabelas de desvio, bolachas, água, medicamentos, cartuchos para pistola de sinais Verey, etc. E, finalmente, chegou o dia 30 de março de 1922.

O avião deslizou sobre o Tejo e, à altura de Belém, alçou vôo para a arrancada gloriosa. O povo de Portugal tinha absoluta certeza do êxito da jornada,

a ponto de o Presidente da República declarar, solenemente:

— Gago Coutinho e Sacadura Cabral realizarão, de qualquer maneira, o vôo Lisboa—Rio.

O hidro chegou a Las Palmas, fazendo vibrar o Brasil e Portugal. O “Luzitania” levantou vôo da África, rumo aos rochedos de São Pedro e São Paulo, onde estava o cruzador português “República”, uma vez que ficou provada a impossibilidade de o hidro atingir Fernando de Noronha. Noite escura, com precisão matemática, o “Luzitania” desceu junto aos penhascos. Têm 200 metros de diâmetro e foram encontrados dentro de uma noite escura, após 11 horas e 21 minutos de vôo, percorridas 908 milhas, sem ver terra. Dois homens, pilotando um avião, sem rádio, guiados unicamente pelas estrelas, baixaram no local previsto — uma nesga de terra perdida



O avião de Sacadura Cabral e Gago Coutinho, numa réplica, na época em que esteve em exposição no Rio de Janeiro, em setembro de 1965.

na imensidão do Atlântico. Fantástico!

O avião quebrou-se. O Governo de Portugal mandou outro, o "Santa Cruz", que viajou no "Bagé", do Lóide Brasileiro. O vôo foi reiniciado em Fernando de Noronha e, mais uma vez, a adversidade perseguiu Gago e Sacadura, para torná-los Heróis da Humanidade. O hidro, vencido por mar revólto, depois de sobrevoar as rochas, onde foi destruído o primeiro "Fairey", caiu ao mar, traído pelo motor. Noite tenebrosa, com forte temporal, a tripulação do cargueiro inglês "Paris City" viu sinais luminosos a 170 quilômetros dos rochedos. Às 24 horas, os aviadores fo-

ram recolhidos, porém o avião estava destrocado. O Presidente José de Almeida enviou o telegrama:

— O destino insiste em criar dificuldades no intuito de aumentar a vossa glória!

Veio outro hidro, um "Fairey", igual aos dois primeiros. Os aviadores chegaram à Ilha de Fernando de Noronha. O terceiro aparelho, com o nome de "Pátria Portuguesa", completou o histórico vôo a 17 de junho de 1922, quando os aviadores gastaram cinco horas, na travessia da Avenida Rio Branco, em carro aberto, onde 500 000 pessoas, em delírio,

aclamavam os intrépidos navegadores do ar.

Os portugueses realizaram um vôo de 62 horas e 26 minutos, sendo que 36 horas e 44 minutos sôbre o mar. Foram observados 96 grupos de altura. Total de milhas: 4522, vencidas numa velocidade de 72 horas.

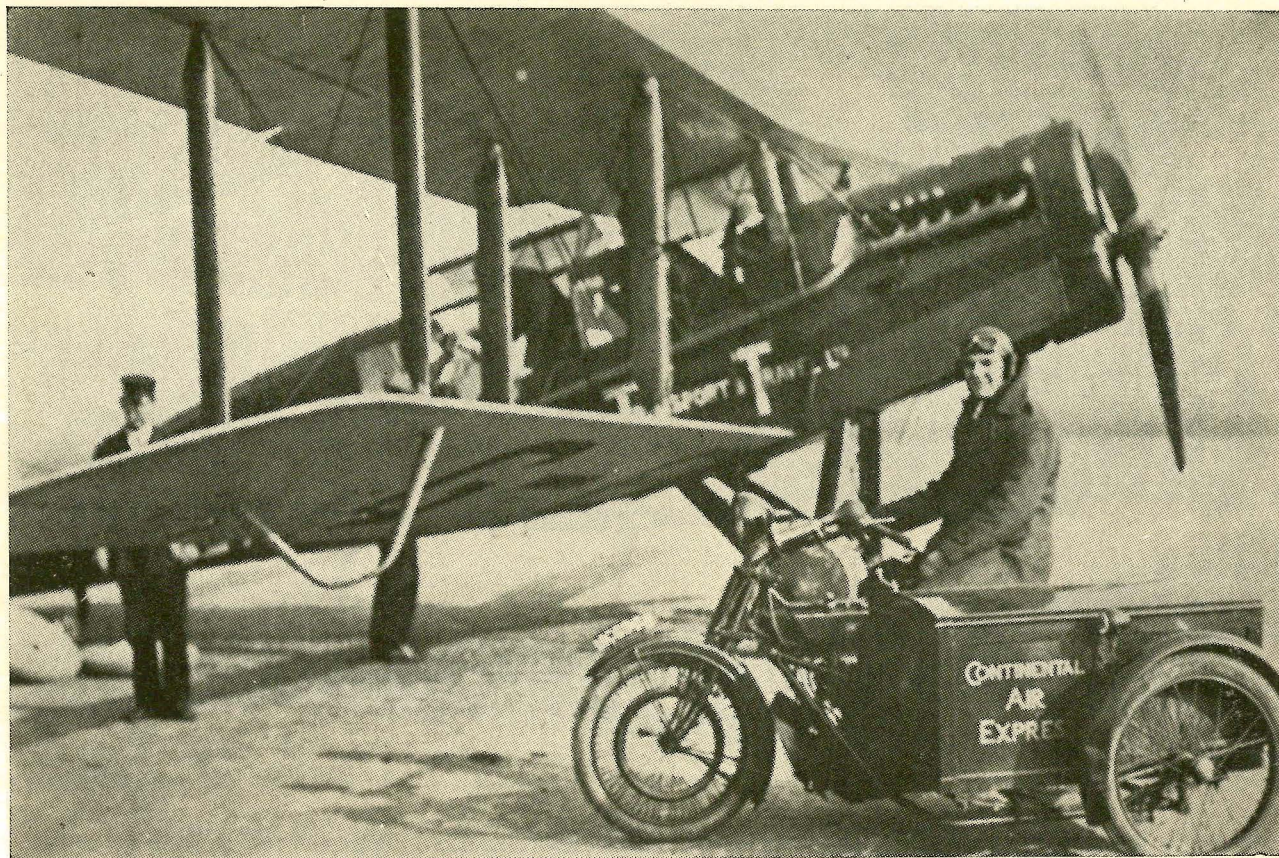
* * *

Sacadura Cabral morreu a 15 de novembro de 1924, quando transportava um avião de Haia para Lisboa. Caiu ao mar. Tinha 43 anos.

Gago Coutinho faleceu a 18 de fevereiro de 1959, com a idade de 90 anos e 1 dia.

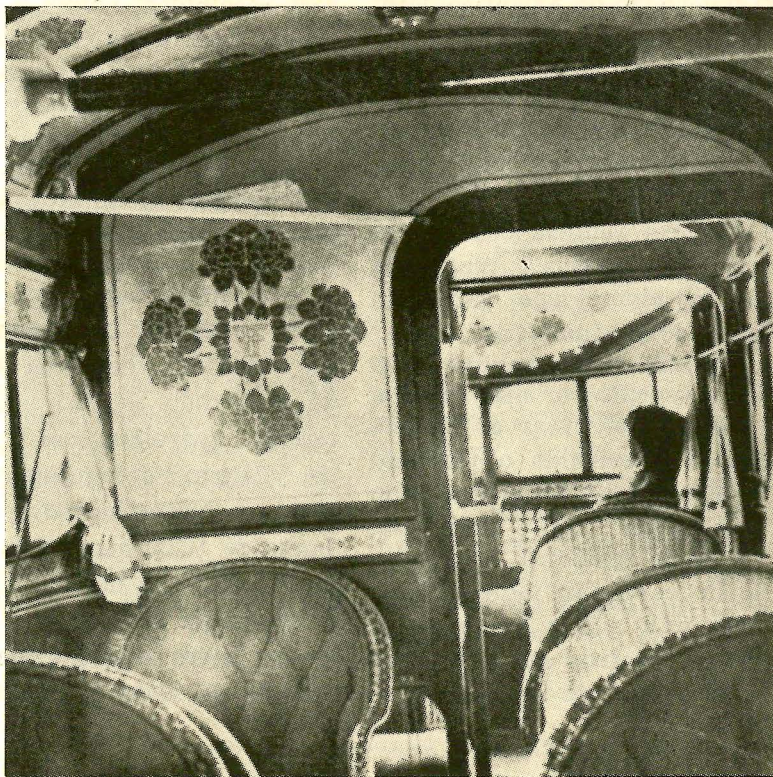
50 ANOS DE PROGRESSO

a - EXTERIOR

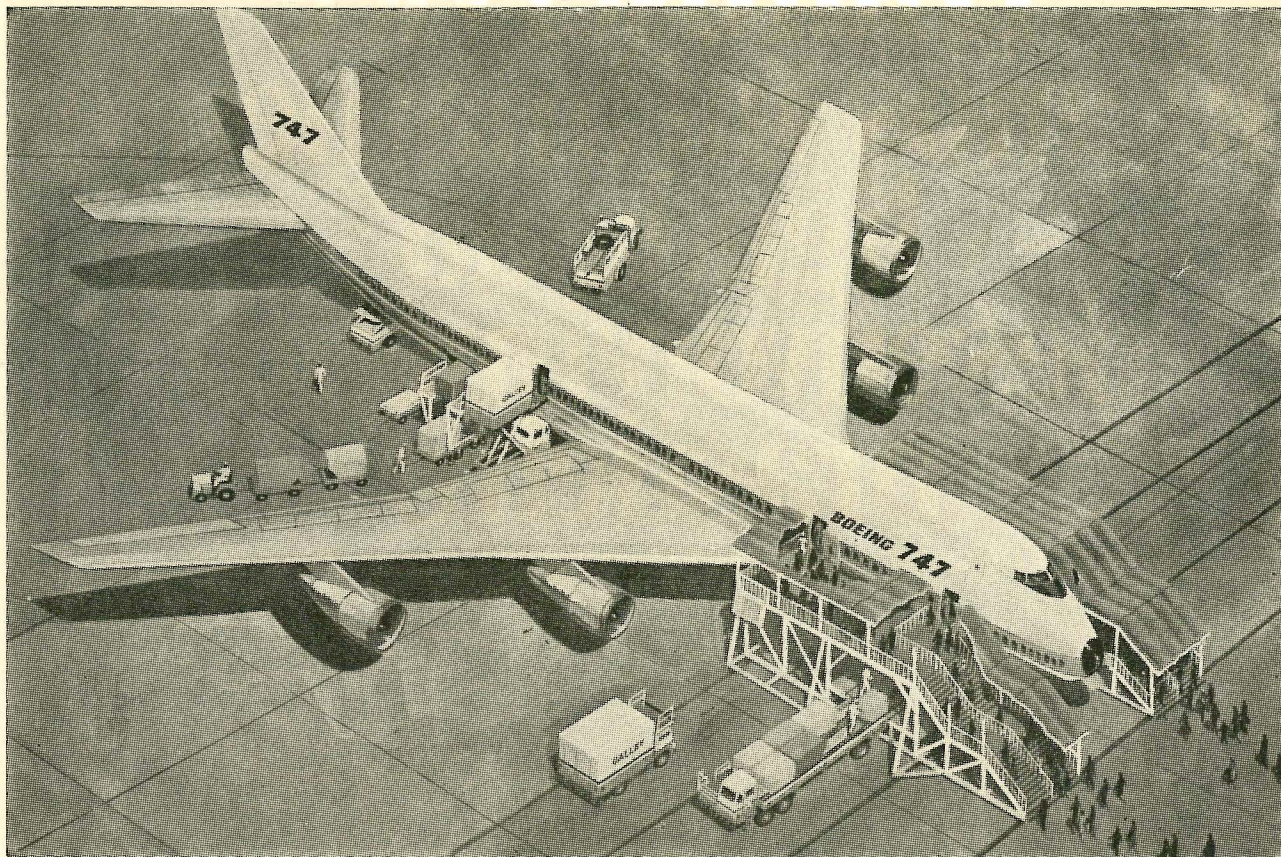


b - INTERIOR

Na foto de cima o Biplano British D.H.16 em 1919. Ao lado a cabina de passageiros do avião Farman 60, de fabricação francesa, modelo 1919



NO TRANSPORTE AÉREO



O Boeing 747



Cabina de passageiros do DC-10

Hidroservice

10 anos intimamente ligada ao desenvolvimento brasileiro

(E foi nesse período que o Brasil mais cresceu)

Empresa que mantém em seu quadro permanente uma equipe de engenheiros civis, eletricitas, mecânicos, arquitetos, agrônomos, geólogos, hidráulicos, hidrólogos, economistas, desenhistas, hidrometristas, laboratoristas, topógrafos e outros técnicos, totalizando mais de 550 pessoas que abrangem a maior soma de experiência em projetos específicos ou globais de desenvolvimento até hoje reunida por uma empresa brasileira de engenharia consultiva. Assim é a HIDROSERVICE, há 10 anos operando efetivamente em todos os campos da Engenharia: planejando ou projetando barragens, centrais elétricas, linhas de transmissão e redes de distribuição; projetando obras para o desenvolvimento da agricultura, obras de irrigação, drenagem, controle de enchentes, navegação, abastecimento d'água, aproveitamento energético e outras obras de finalidades múltiplas para o desenvolvimento de bacias fluviais;

estudando a viabilidade, projetando e fiscalizando a execução de pontes, túneis, portos, estradas e aeroportos, realizando estudos sócio-econômicos, hidrológicos, oceanográficos e geotécnicos, ou estabelecendo planos diretores para o desenvolvimento de cidades e projetos industriais. Com o seu enorme potencial técnico, a HIDROSERVICE realiza estas e todas as outras tarefas da Engenharia de Projetos, envolvendo todos os tipos de investigações básicas, processamento de dados em computadores digitais, estudos de viabilidade técnica, econômica e financeira, elaboração de anteprojetos, projetos básicos de definição e projetos executivos em minucioso detalhe, planejando, programando e supervisionando todas as suas fases. Não é por outra razão que a HIDROSERVICE acha-se ligada a tão importantes projetos do desenvolvimento do Brasil.

Tipos de Serviços:

Investigações - Estudos Preliminares de Avaliação - Planejamento e Planos Diretores - Anteprojetos, Projetos Básicos e Projetos Executivos - Supervisão da Construção e Montagem - Assistência Técnica na Operação e Manutenção de Projetos - Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Financeira - Assessoria em Problemas Especiais.

Campos de Atividades:

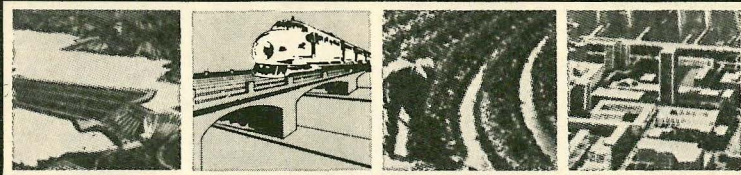
Barragens - Usinas Elétricas - Linhas de Transmissão - Redes de Distribuição - Desenvolvimento Regional - Economia - Agricultura - Irrigação - Eletrificação Rural - Controle de Enchentes - Transportes - Estradas - Pontes - Túneis - Aeroportos - Portos e Obras Marítimas - Cidades - Indústrias - Obras Subterrâneas - Recursos Naturais - Hidrologia - Geologia - Geotécnica - Fundações - Sistemas de Abastecimento.

HIDROSERVICE

Engenharia de Projetos Ltda.

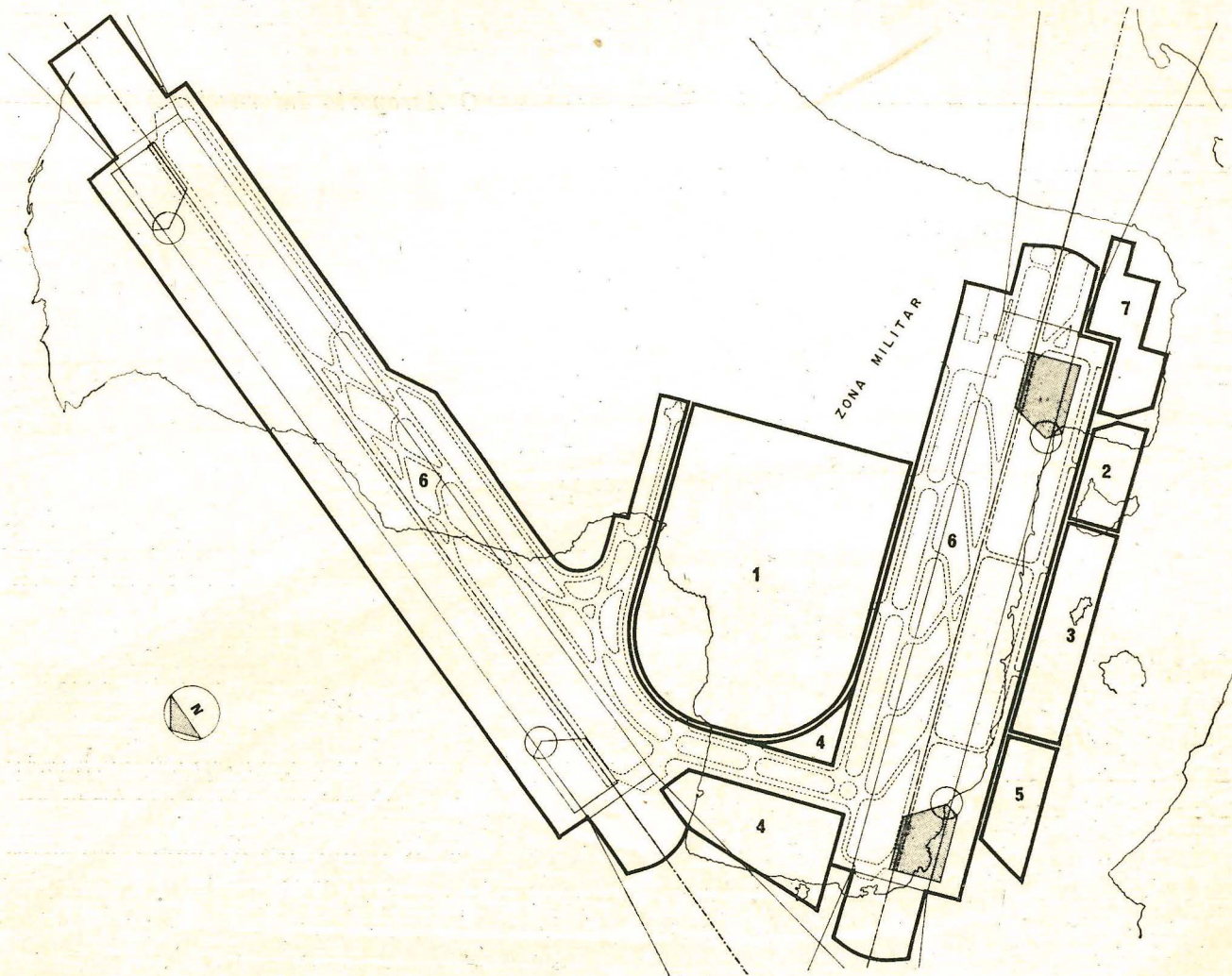
(Engenheiros Consultores)

Escritório Central: São Paulo - Avenida Paulista, 726, 15.º, 16.º e 17.º andares - Fones: 287-6611 (PBX) 287-8050 e 287-3981 (Diretoria)



Escritórios Regionais: Rio de Janeiro Rua México, 11 - 17.º andar - Fone: 252-3448 - Recife: Avenida Guara- rapes, 120 - 10.º andar - Fone: 4-2177 - Belo Horizonte: Rua Timbiras, 1355 Fone: 22-1713

Ender. Telegráficos: "Hidroservice".
Telex: São Paulo - 021-304.
Rio de Janeiro - 031- 636



1 — Área do terminal de passageiros; 2 — Área para carga; 3 — Área para manutenção de aeronaves; 4 — Instalações de apoio; 5 — Instalações comerciais; 6 — Faixa de pouso e decolagem; 7 — Instalações do Aeroporto atual. A parte sombreada é a área crítica do ILS.

O AEROPORTO INTERNACIONAL PRINCIPAL

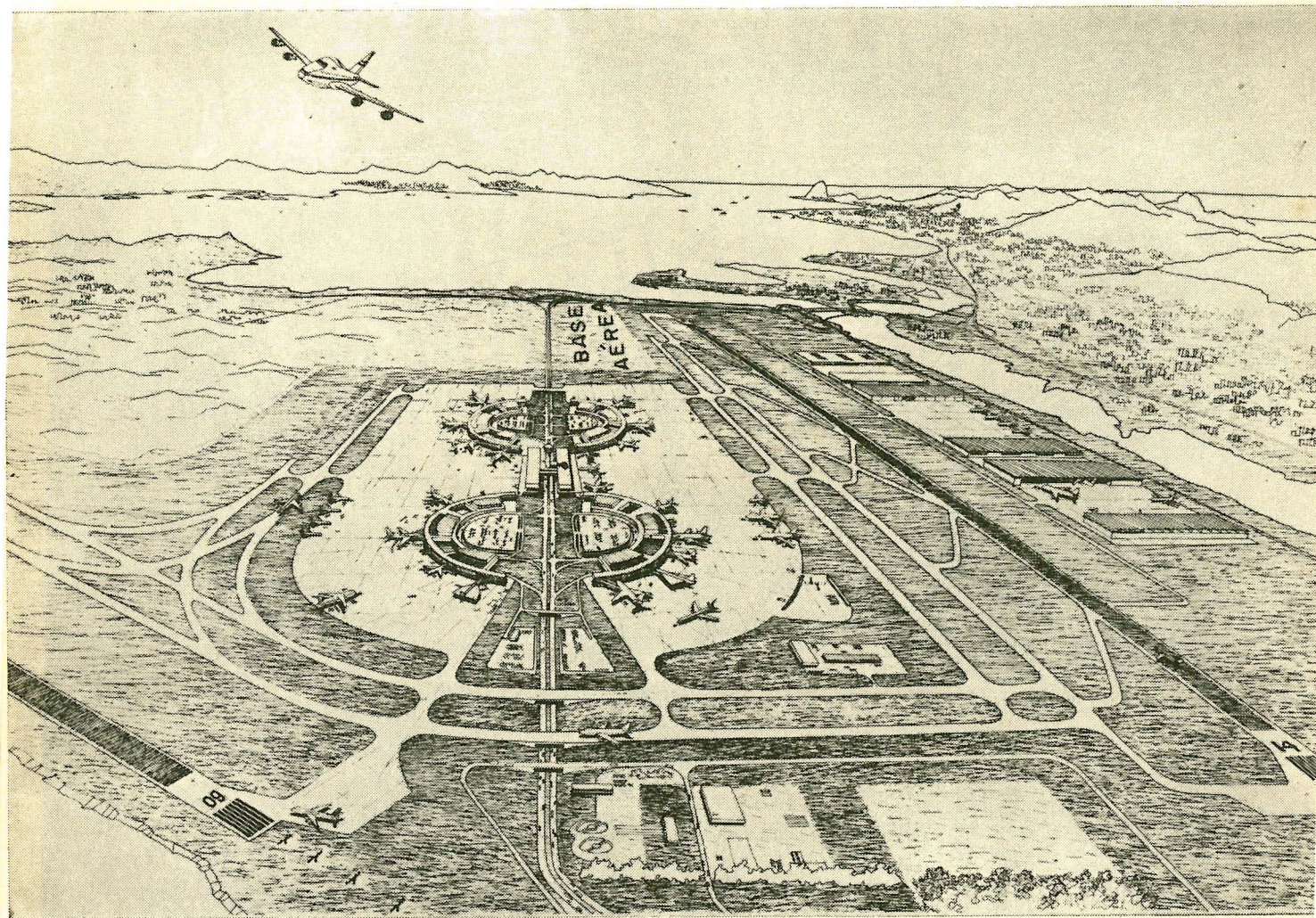
COMO SERÁ O NÔVO AEROPORTO INTERNACIONAL DO GALEÃO

Com base nos levantamentos feitos e nas estimativas da demanda do tráfego aéreo nos próximos 20 anos, o consórcio das firmas Hidroservice Engenharia de Projetos Ltda. (Brasil), Acres International Limited (Canadá) e John B. Parkin Associates vêm de ultimar os seus trabalhos e apresentar o anteprojeto geral do Aeroporto Internacional Principal do Brasil, a ser construído no Galeão. A concepção do Terminal e o seu dimensionamento basea-

ram-se nas curvas de crescimento do tráfego e nas suas peculiaridades regionais.

O mais importante, no projeto de um moderno Aeroporto para atender aos novos problemas da era supersônica, não é tanto a sua configuração arquitetônica, nem a beleza decorativa de seus interiores, o que não significa que êstes requisitos também não sejam importantes e necessários à estética do conjunto. Todavia, é o CONCEITO que preside à concepção

do Terminal que responde pela sua funcionalidade face ao volume e à natureza do tráfego, ao longo dos anos abrangidos pela previsão do projeto. Não se pode, hoje, transplantar projetos alheios nem pretender ser inédito; muito pouco há que inovar em matéria de Terminal de Aeroporto, de modo que a chave do problema consiste em assimilar a experiência de outros grandes projetos e verificar a sua adequação ao tipo e às dimensões do problema brasileiro. Atente-se para o fato



Aeroporto Internacional do Galeão

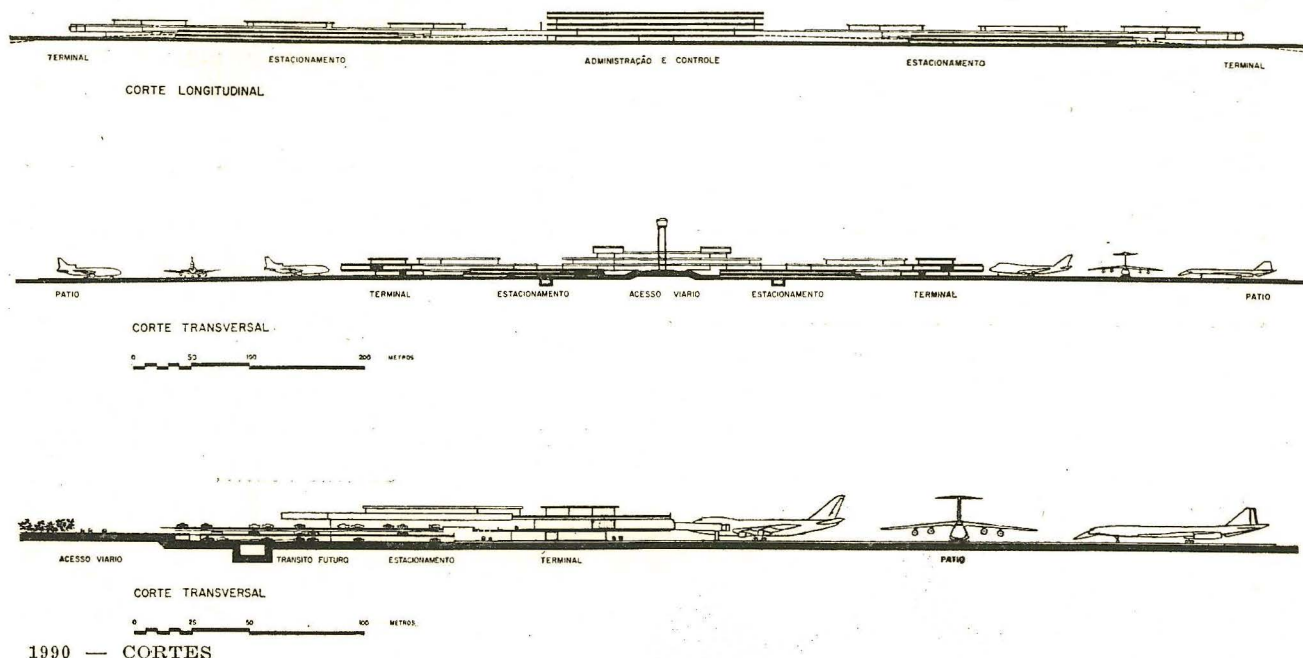
de que as Estações de Passageiros são projetadas e dimensionadas para as "horas-pico" (horas de maior movimento de passageiros), cuja maior ou menor concentração varia conforme se trate de tráfego internacional ou doméstico.

Para o novo aeroporto do Galeão estão previstos quatro Edifícios Terminais, denominados Unidades Operacionais, que deverão ser construídos sucessivamente de acordo com as necessidades. A primeira Unidade Operacional deverá entrar em operação por volta de 1973

e a última em 1990, quando será atingido o estágio final do projeto. Também uma segunda pista, com 4 000 metros de extensão e apresentando muito melhores características operacionais do que a atual, será construída na parte Norte da ilha, na direção Leste-Oeste, em terrenos desimpedidos pertencentes ao próprio Ministério da Aeronáutica.

Os terminais de Passageiros apresentam uma configuração semicircular que é a que melhor responde ao maior aproveitamento frontal das posições de

embarque e a menor distância de caminhada de passageiros entre estas posições e a área de estacionamento de veículos. A flexibilidade do projeto é um dos característicos principais da concepção, permitindo a expansão de cada Unidade Operacional à medida das necessidades do tráfego, sem problemas de maior vulto de modificações interiores. Por outro lado, o projeto prevê a existência de "vazios" no corpo de cada Edifício Terminal, que inicialmente constituirão artísticos jardins a céu aberto; estes vazios destinam-se à expansão

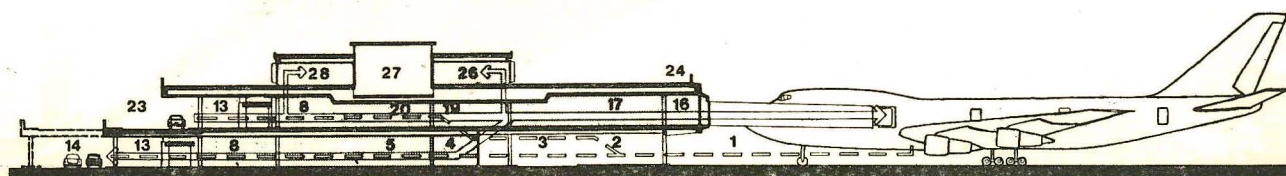


do núcleo, a fim de evitar a sua saturação prematura, antes mesmo que se saturem as posições frontais de embarque, problema que normalmente ocorre em muitos projetos recentes e que levam à construção de novos Edifícios Terminais, por falta de equilíbrio e harmonia dos planos de expansão do Terminal.

Quanto aos níveis de circulação vertical dos passageiros e da bagagem, foi mantida a solução convencional dos projetos modernos, ou seja, embarque em nível elevado e desembarque no rés-do-chão; a bagagem, uma vez etiquetada, desce ao nível do pátio até o seu carregamento nos aviões, retornando sempre ao rés-do-chão.

Finalmente, um bloco independente, também modulado, destinado aos serviços da Administração do Aeroporto e da Proteção ao Voo, será construído no centro de gravidade do sistema, isto é, entre as quatro Unidades Operacionais previstas. Este edifício será encimado pela Torre de Controle, com visão plena para todas as pistas.

SEGMENTO OPERACIONAL



- | | |
|---|--|
| 1 — Pátio | 19 — Inspeção (governamental e das Cias. Aéreas) |
| 2 — Operações de rampa | 20 — Saguão de embarque |
| 3 — Via de Serviço | 23 — Via de acesso (embarque) |
| 4 — Inspeção (Polícia — imigração) | 24 — Terraço panorâmico |
| 5 — Coleta de bagagem e inspeção alfandegária | 26 — Concessionários (passageiros) |
| 8 — Circulação de público | 27 — Instalações mecânicas |
| 13 — Calçada | 28 — Concessionários (públicos) |
| 14 — Via de acesso (desembarque) | 12 — Expansão futura |
| 16 — Circulação de passageiros | 11 — Área coberta para equipamento |
| 17 — Saguão de Passageiros | |

SANTOS DUMONT NÃO SABIA

que a máquina de voar ultrapassaria a barreira do som, transportando centenas de passageiros. E que ajudaria a pesquisar **mais** petróleo, para a produção de **mais** combustíveis e abastecimento de **mais** aeronaves.

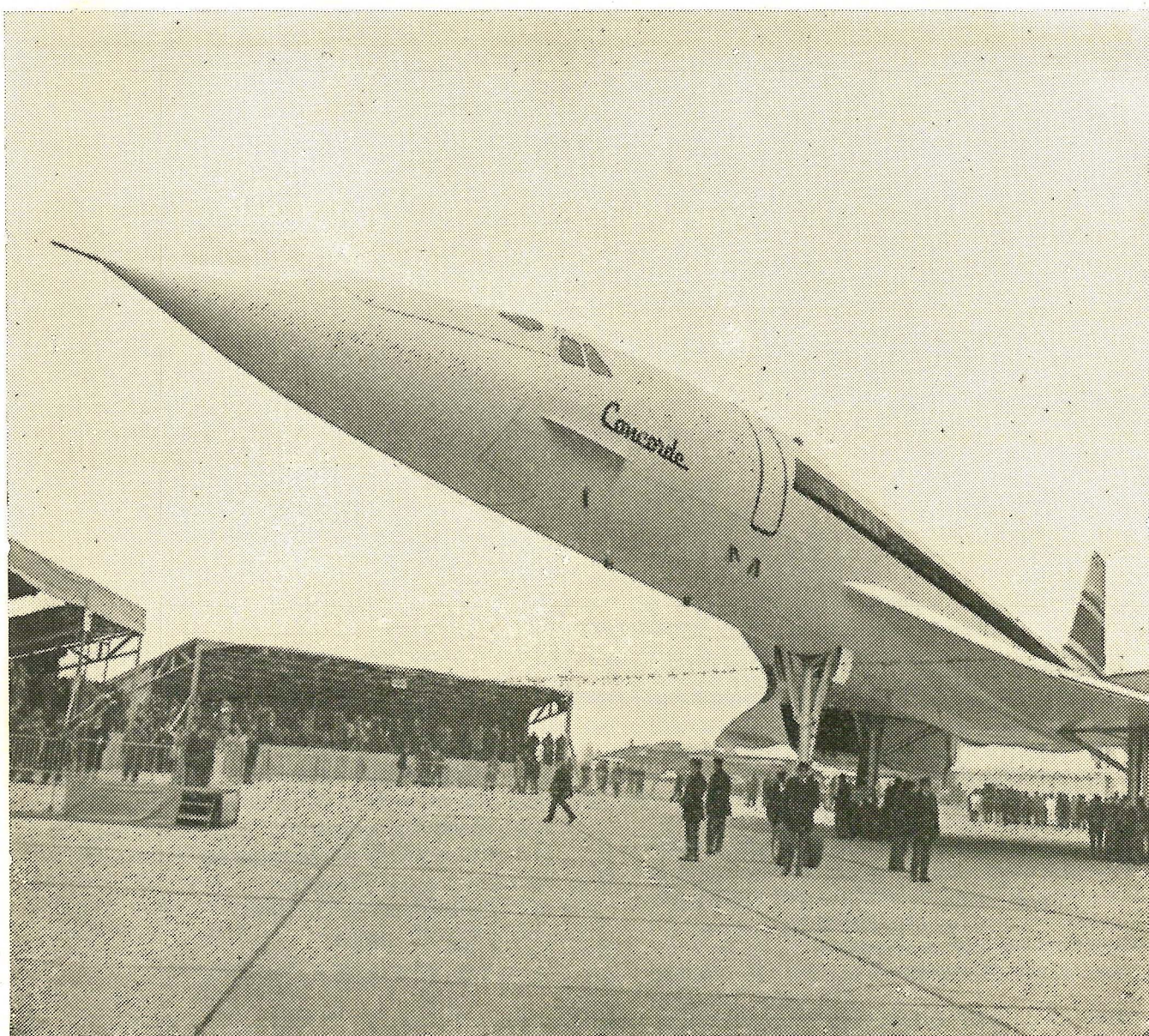
Na Semana da Asa, homenageamos o Pai da Aviação e todos os heróis anônimos que, seguindo seus sonhos, cruzam os céus, aproximando os povos.

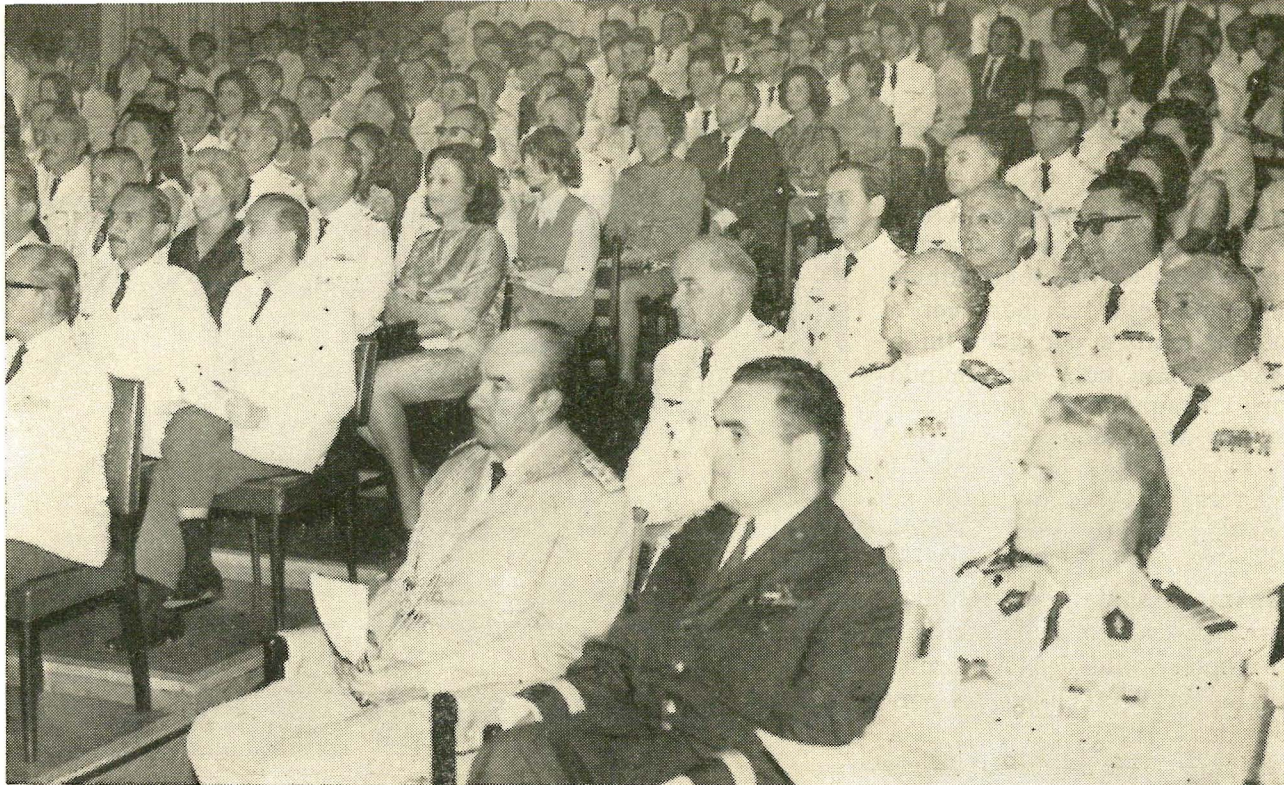


PETRÓLEO BRASILEIRO S/A

Jurisdicionada ao Ministério das Minas e Energia

Governo Federal





Vista parcial do Auditório da ECEMAR durante a solenidade

NOVA TURMA DE OFICIAIS FORMADOS PELA ECEMAR

O Ministro Márcio de Souza e Mello presidiu, dia 7 de outubro, a cerimônia de diplomação dos 67 oficiais que concluíram os Cursos Superior de Comando, de Direção de Serviços e de Estado-Maior, da Escola de Comando e Estado-Maior da Aeronáutica.

Além do Titular da Pasta, estiveram presentes os: Tenente-Brigadeiro Carlos Alberto Huet de Oliveira Sampaio, Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica; Major-Brigadeiro Deoclécio Lima de Siqueira, Comandante da ECEMAR; outros oficiais-generais das Forças Armadas; Embaixador do Equador, Sr. José Maria Ponce; Adidos Aeronáuticos credenciados

junto ao Governo brasileiro; familiares dos formandos; jornalistas e pessoas gradas.

A solenidade foi aberta com o discurso do Comandante da ECEMAR, seguido da leitura do Boletim Escolar, diplomação dos oficiais, apresentação ao Ministro dos oficiais que mais se destacaram durante os cursos, entrega da Medalha Mérito Santos Dumont aos oficiais das Nações Sul-americanas que concluíram os cursos e encerramento da cerimônia pelo Ministro da Aeronáutica. Entre os formandos da ECEMAR, no corrente ano, figuram oficiais das Forças Aéreas do Chile, Bolívia, Venezuela e Equador.

No seu discurso, o comandante daquele estabelecimento de ensino superior da FAB frisou que "o progresso que se verifica em todos os setores da atividade humana obriga um permanente acompanhamento da evolução das idéias. Estas têm sido as preocupações básicas orientadoras dos trabalhos desta Escola: atualização constante das perspectivas e nacionalização indispensável dos conhecimentos".

Dirigindo-se aos oficiais sul-americanos que integraram a turma, o Comandante acrescentou: "desejo dizer apenas, e com isto direi muito, que a

companhia dos senhores nos trouxe um grande ensinamento: na América do Sul construímos um mundo que tem por meio o entendimento e por fim o homem. Por isto, este mundo dará ao mundo uma nova perspectiva do mundo.

Agora, a todos que hoje se formam, lembro que, até chegarem à entrada desta Casa, tinham suas atenções voltadas para um campo mais restrito de responsabilidades. Ao transporem, daqui a pouco, os portões da ECEMAR, a estrada a caminhar terá se ampliado de muito, no que concerne às preocupações, porque, à medida que os comandos se elevam de nível, as dificuldades, os obstáculos, os imprevistos e as atenções se avolumam”.

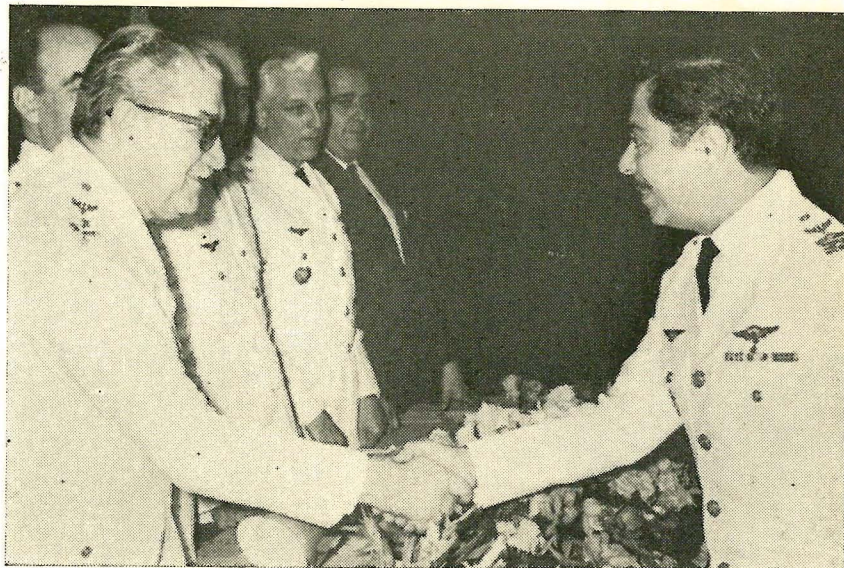
A turma dos formandos estava assim constituída:

CURSO SUPERIOR DE COMANDO

Cel Av Francisco de Assis Lopes, Antônio Henrique Alves dos Santos, Rubens Gonçalves Arruda, Hiram Magalhães, Euclides Leitão Pessôa, George Belham da Motta, Nilton de Albuquerque Mello, Cassiano Pereira, Haroldo Luiz da Costa, Gothardo Maia, Adelio del Tesesco e Ten Cel Av Clovis da Costa Oliveira.

CURSO DE DIREÇÃO DE SERVIÇOS

Engenheiros — Ten Cel Eng Alfredo de Almeida Pinheiro, Josué Rubens Mil-Homens Costa, Paulo Barbosa da Silva e Hélio Pitanga de Macedo.



O Ministro Márcio de Souza e Mello, cumprimenta o Ten-Cel José Brandão Lisboa Filho, o aluno que mais se distinguiu no Curso de Estado-Maior.

Médicos — Ten Cel Dr. Ruy Barbosa Saraiva, Dr. José Edmundo Carneiro Cutrim e Maj FA Eqd Dr. Luiz Anibal Hidalgo Donoso.

Intendentes — Ten Cel Int Augusto Corrêa de Azevedo, Elster Fritsch, Pedro dos Santos, Darnly Fritsch, Cap FA Ven Albe Eugenio Castro Lopez e Hilario Stewart Somerville.

CURSO DE ESTADO-MAIOR

Ten Cel Av Odony de Almeida Ramos, Osório Medeiros Calvalcante, João Alberto Correia Neves, Francisco José Guimarães Coreixas, Telmo Torres Ayres, CMT GPº Pedro Guerrero Rojas, Ten Cel Av Armando Sequeira Ferreira Leite, Gersch Nerval Barbosa, Siudomar Machado de Carvalho, Carlos Alberto Bravo da Câmara, José

Brandão Lisboa Filho, Nelson Fish de Miranda, Ivan Carvalho, Mario de Mello Santos, Washington Amud Mascarenhas, Ivan Bernardino da Costa, Tarcisio Alceu Lopes de Faria, Paulo Irajá Machado Silva, Manoel Martins Lisboa Netto, Carlos Duarte da Silva Fortes, Claudy Pereira da Costa, Pedro Ivo Seixas, Francisco Guerra Filho, Jacques da Silva Porto, Marcio Terezinô Drummond, José de Pinho, Monclar Luiz de Miranda, Carlos Kasemodel Filho, Ricardo Curvello de Mendonça, Almyr Freire da Fonseca, Fernando Ernesto Olivier Guimarães, José Ferreira Rosset, Nilo de Mello Casemiro, Samuel de Barros Wanderley Filho, Luiz Guilherme Gaelzer, José de Araujo Nogueira, Pedro Paulo Barbosa Spada, Ruben Luiz Tavares, Ten Cel FA Eqd Guido Eduardo Silva Lombeida, Franz Hoppe Ivan Puyol Mejia e Maj FA Bol Hugo Muñoz Rodriguez.

HAROLDO COIMBRA VELOSO

Registramos, com pesar, o passamento do Brigadeiro-do-Ar Haroldo Coimbra Veloso.

Vítima de enfarte do miocárdio, faleceu dia 22 de outubro no Hospital de Aeronáutica do Galeão, onde se achava internado.

O Brigadeiro Veloso foi um dos pioneiros do desbravamento da selva amazônica, onde construiu campos de pouso e os núcleos de Jacaracanga e Cachimbo, do Serviço de Proteção ao Vôo, no início de operação desse setor da Diretoria de Rotas Aéreas.

O Ministério da Aeronáutica, em nota oficial, exalta a personalidade do Brigadeiro Veloso, acrescentando que a FAB perde "um de seus mais expressivos integrantes, cuja carreira, assinalada pelo alto espírito patriótico, revelado em todos os seus atos, muito contribuiu para a incrementação da democracia no País e para o aprimoramento da nossa Força Aérea".

O Brigadeiro Veloso nasceu a 4 de julho de 1920, na cidade do Rio de Janeiro. Praça de 1 de abril de 1939. Em 1942 foi promovido a aspirante-aviador. Passou para a Reserva em 30 de setembro de 1966, para ser eleito deputado federal pelo Estado do Pará, representação que abrilhantava até o momento de sua morte.



Brigadeiro-do-Ar
Haroldo Coimbra Veloso

Pelos seus méritos recebeu as seguintes medalhas e condecorações:

- Cruz de Aviação
- Serviço Militar
- Atlântico Sul
- Mérito Aeronáutico

Esta última medalha, Veloso não recebeu em vida, pois que a receberia em solenidade pública, no dia 23 "Dia do Aviador".

Ao Brigadeiro Veloso, o nosso preito de Saudade.

AO INQUILINO PRIVILEGIADO

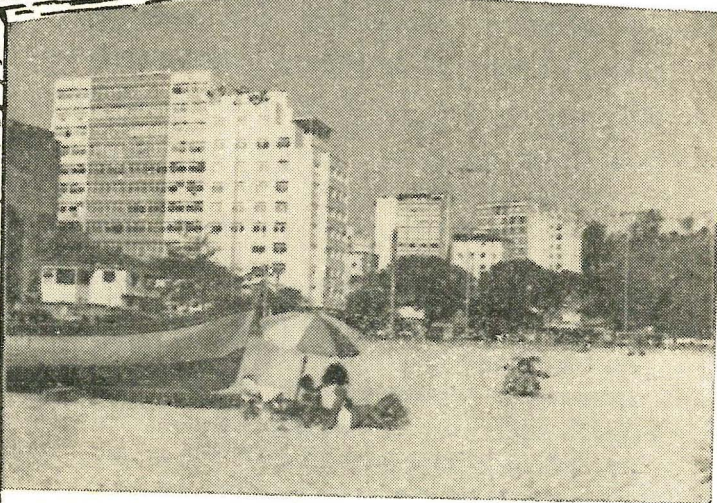


Você Gostaria?

*De morar num apartamento
de três quartos, garagem,
demais dependências,
pagando a metade
de um aluguel?*

*De ser aumentado
no aluguel
sòmente na ocasião do seu
aumento de vencimentos
e na mesma proporção?*

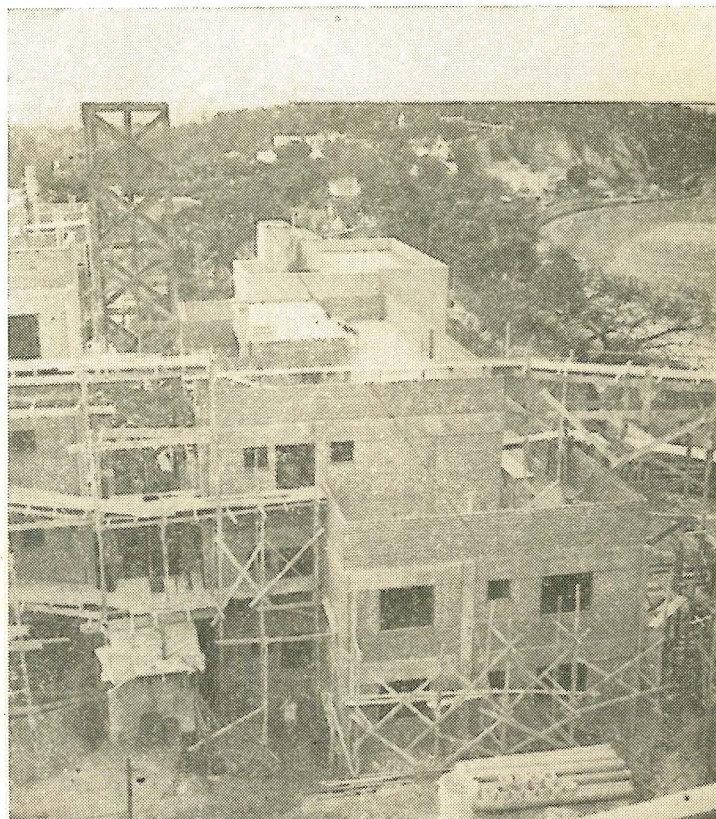
*De saber que
êsse apartamento
seria doado à sua família,
em caso de seu falecimento?*



Se a Resposta fôr Positiva

*Procure hoje mesmo
inscrever-se no
PLANO HABITACIONAL
DA CARTEIRA HIPOTECÁRIA
DO CLUBE DE AERONAUTICA
e torne-se um inquilino privilegiado...*

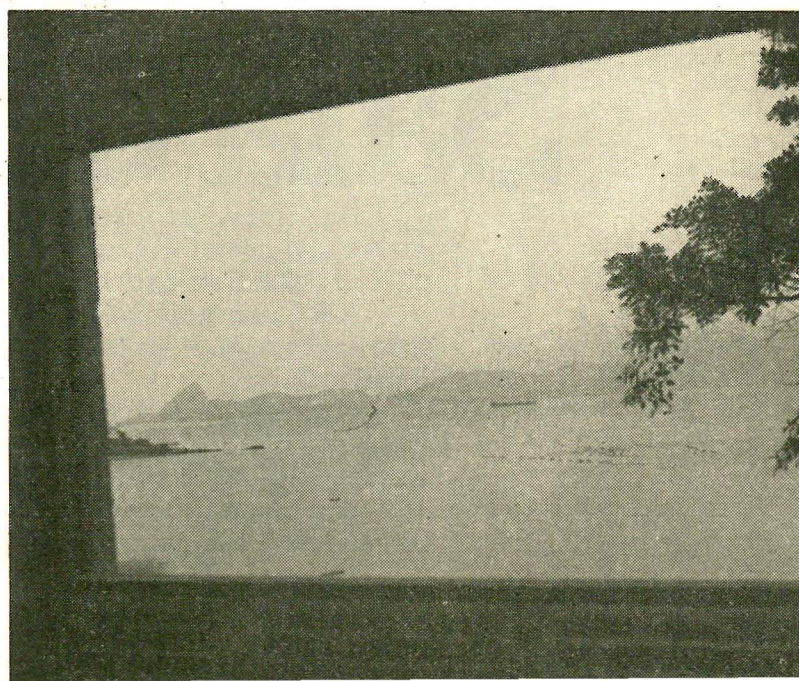
- Gávea — 9 Unidades
- Tijuca — 14
- Ilha do Governador — 25
- Botafogo — 32
- Icaraí — 36

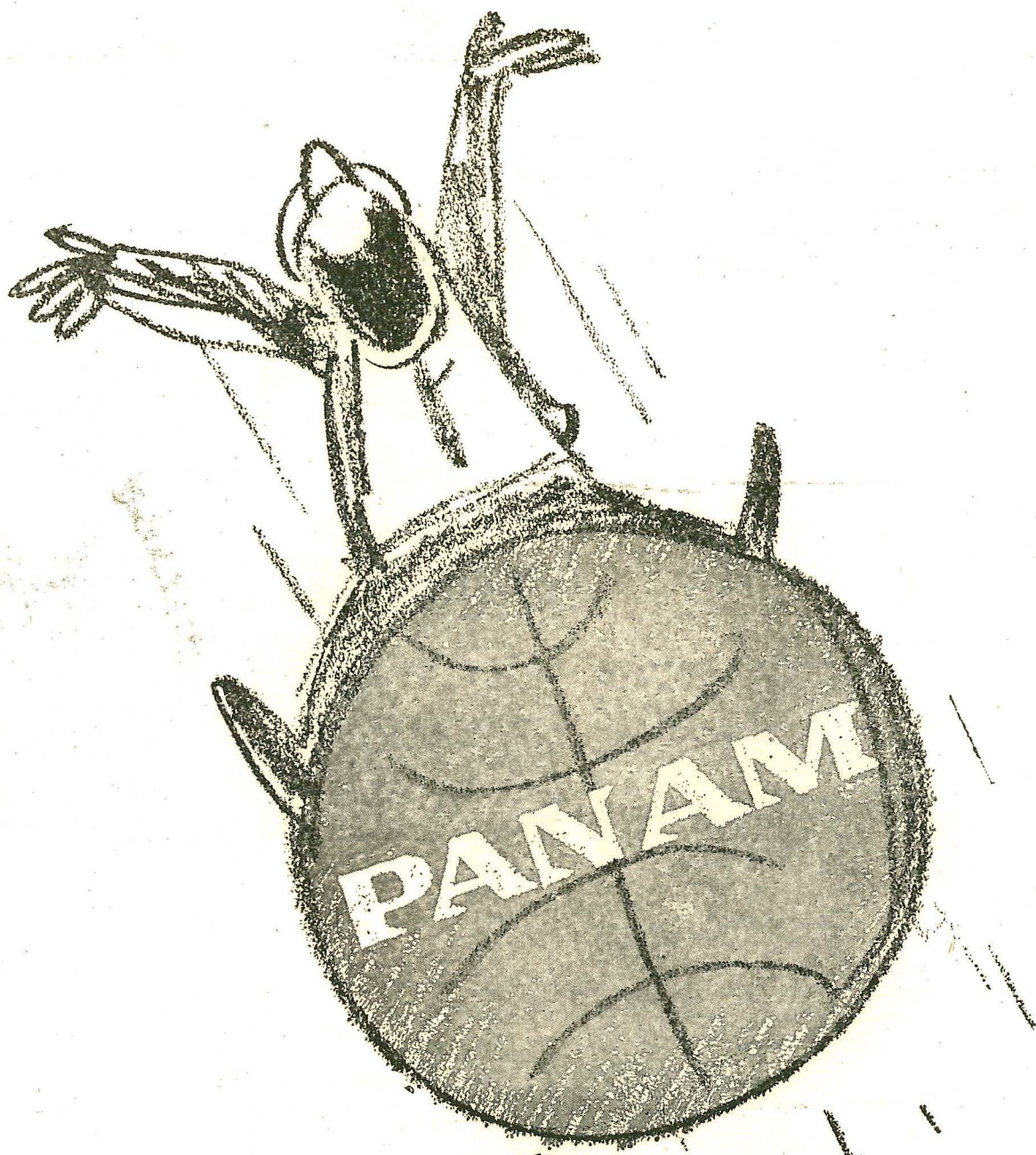


As Vistas aqui apresentadas
são do conjunto
da Ilha do Govenador
recentemente distribuído

CHICAER

Rua Anfilóbio de Carvalho, 29 - 11º
Rio de Janeiro — Guanabara





Saia de fino.

Diga que vai ao cinema ou ao teatro. Então, arrume a mala e saia de fino. E vá ao cinema ou ao teatro. Em New York ou New Delhi. São Francisco ou Sydney.

A linha aérea de maior experiência do mundo tem de tudo, em matéria de países. Das luzes do norte às ilhas do Pacífico Sul.

Chame logo seu Agente de Viagens ou a própria Pan Am®. E saia de fino. Quando sua sogra, seu chefe ou seu vizinho perceber, V já está longe.

Saia de casa. Veja o mundo. Saia de fino.
De Pan Am. **O bom é ir de Pan Am**

O FEITO IMORTAL DE SANTOS DUMONT...

E AS COMEMORAÇÕES DA 1.^a SEMANA DA ASA - 1935

Patrocínio do TOURING CLUB DO BRASIL

"A *Semana da Asa* é a mais recente das iniciativas do Touring Club do Brasil — e uma das mais belas e patrióticas. Nasceu no seio da Comissão de Turismo Aéreo desta entidade, que congrega alguns dos nossos mais famosos e hábeis pilotos do ar. E destina-se a comemorar, de maneira inesquecível, o feito magnífico de Santos Dumont a 23 de outubro de 1906, que rasgou novos horizontes ao progresso e à civilização do Mundo.

A obra genial do nosso patricio jamais fôra comemorada como merece. Dela nos devemos orgulhar sem restrições, pois se a aviação se tornou, com os tempos, uma arma de guerra, também tem sido, tantas vezes, um instrumento de

riqueza e de bem-estar dos povos. Santos Dumont criou-a para servir à paz e à cordialidade entre as nações. É assim que o Brasil a tem encarado. Hoje, os nossos pilotos sobrevoam o Território Nacional, em tôdas as direções, servindo ao tráfego pacífico da amizade e do comércio. As asas dos nossos aviões são fecundas como as das mais formosas aves do Céu. Espalham a vida, e não a morte. Disseminam esperanças, e não lágrimas. Elas simbolizam, por entre as nuvens do nosso firmamento, as aspirações de justiça e de fraternidade que sempre constituíram o "substratum" da alma nacional.

Do ponto de vista turístico, a aviação é o grande veículo do Futuro. As companhias de na-

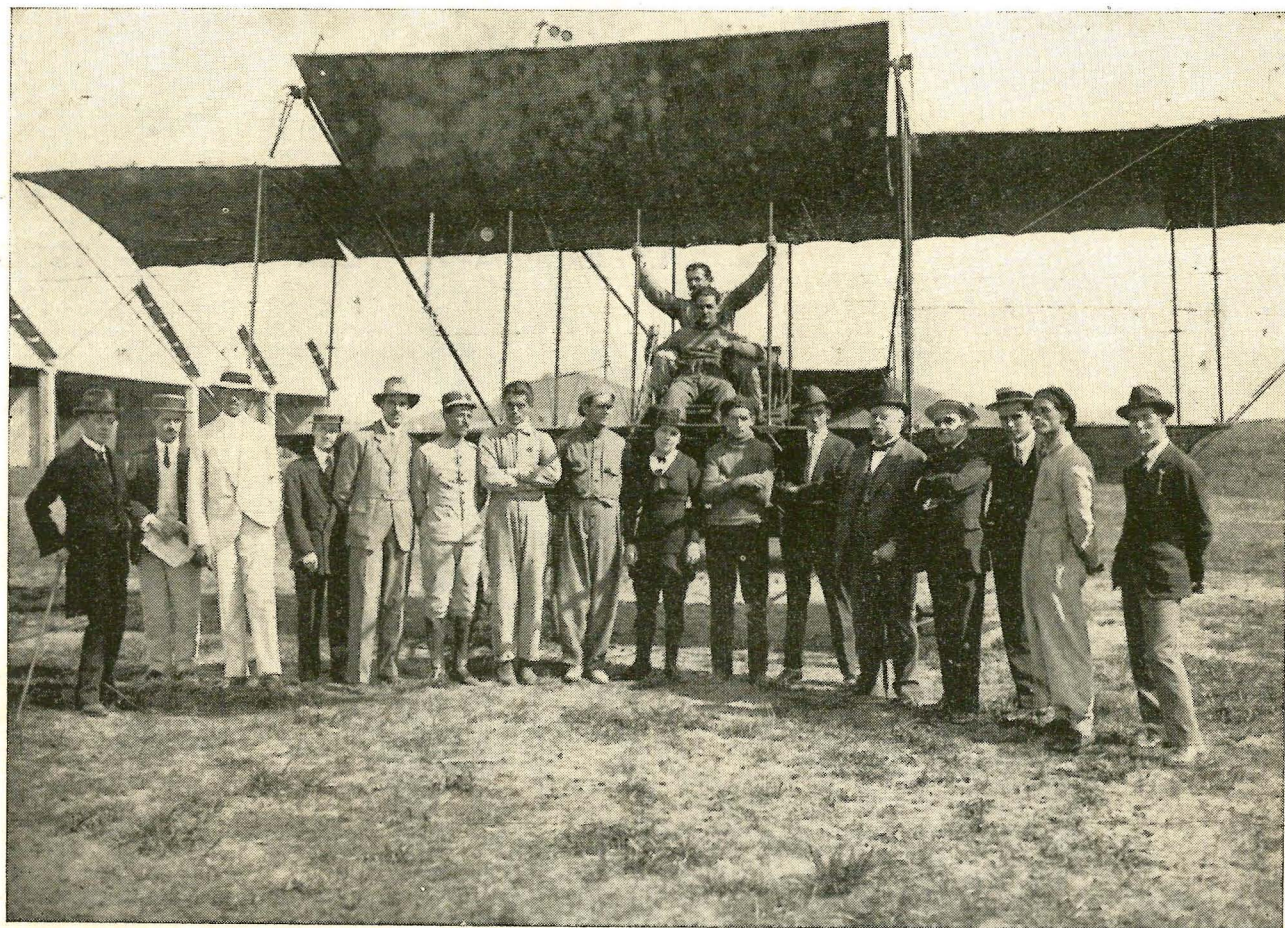
vegação aérea, nacionais e estrangeiras, que existem entre nós, acusam, dia a dia, maior movimento no seu transporte de passageiros. A viagem por via aérea torna-se cada vez mais normal entre as nossas cidades.

Os nossos oito milhões de quilômetros quadrados encurtam-se, retraem-se, ao golpe miraculoso das hélices do progresso. Os aviões estão sendo um admirável fator de coesão nacional".

* * *

Essas palavras tão atuais foram escritas em 1935, como introdução ao programa impresso para a "1.^a Semana da Asa no Brasil".

CAUDRON G-3



Apresentamos duas fotos dos velhos tempos do Caudron G-3...

Na foto superior, um numeroso grupo em pôse especial, destacando-se o saudoso Newton Braga — 3.º a contar da esquerda.

A foto ao lado apresenta o Sr. Domingos José da Silva — um dos primeiros entusiastas da aviação que apenas começava...





NCr\$. 40 milhões: êste é o preço de uma hora de aula

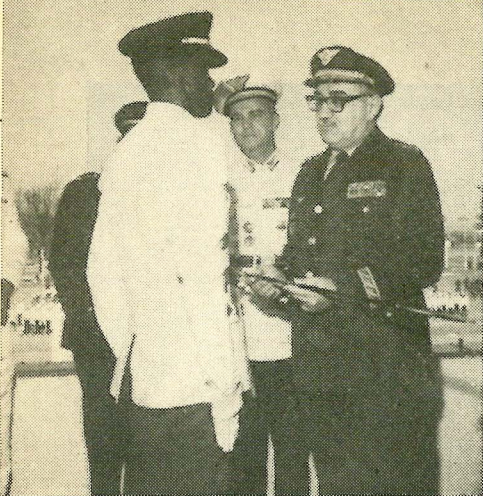
O terceiro turno nas escolas primárias oficiais da Guanabara é o maior problema com que se defrontou o Governo no campo do ensino público. A extinção desse turno representará o acréscimo de mais de uma hora de aula por dia, para cada aluno dessas escolas, ou sejam, 2,6 meses letivos a mais por ano.

Mas, para que isso seja feito, é preciso antes de tudo que possam ser beneficiadas tôdas as crianças em idade escolar. Solução: construção de novas salas de aula.

Sômente êste ano, 114 mil matrículas novas foram oferecidas nas escolas primárias do Estado. E daqui a dois anos 1.055 novas salas de aula estarão funcionando, para que se possa acabar de uma vez por tôdas com o 3.º turno. Dessa forma, 40 milhões de cruzeiros novos serão gastos para que seu filho possa ter mais uma hora de aula por dia. E achamos que êsse é um dinheiro muito bem empregado.



GOVÊRNO DO ESTADO DA GUANABARA
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA



O Ministro Márcio de Souza e Mello faz a entrega da espada ao primeiro da Turma.

O Ministro Márcio de Souza e Mello presidiu a cerimônia de declaração de 68 Aspirantes-Intendentes que concluíram o curso da Academia da Força Aérea, nas especialidades de Estatística, Finanças, Subsistência e Suprimento, cumprindo o programa da nova política de formação do pessoal da Aeronáutica. Além do Titular da Pasta, assistiram a solenidade o Tenente-Brigadeiro Armando Serra de Menezes, Comandante Geral do Pessoal, Oficiais-Generais das Forças Armadas, Adidos Militares credenciados junto ao Governo brasileiro, grande número de oficiais e convidados. Após a bênção das espadas, teve início a cerimônia, com a chegada do Ministro da Aeronáutica, recebido com Honras Militares pelo Brigadeiro Geraldo Labarthe Lèbre, da AFA. Em seguida, os oficiais instrutores e professores procederam à entrega do "Brevet" e diplomas, prosseguindo o programa com a leitura da Ordem do Dia, compromisso dos Aspirantes, entrega de espadas pelas madrinhas, e desfile militar e aéreo, este com a participação da Esquadrilha da Fumaça e da equipe do PARA-SAR, com saltos de pára-quedas.

NOVOS ASPIRANTES INTENDENTES

PRÊMIOS

Foram conferidos, aos primeiros colocados, os seguintes prêmios: "Academia da Força Aérea" ao 1º da turma na classificação geral, Aspirante Wilson Jorge de Paula, entregue pelo Ministro da Aeronáutica; "Melhor Atleta", ao Aspirante Ubirajara da Silva Ramos, entregue pelo Comandante da AFA; "Diretoria de Intendência", conferido, também, ao Aspirante De Paula, entregue pelo Diretor Geral de Intendência; "COIFA", ao Aspirante Luiz Maria de Lacerda; "Caixa Econômica Federal" e "Forjas Taurus", conquistados, também, pelo 1º colocado na classificação geral; "Capitão Rubens", conquistado, pelo Aspirante Ubirajara da Silva Ramos, e entregue pelo representante da CBD, Brigadeiro Jerônimo Bastos.

ORDEM DO DIA

Transcrevemos a "Ordem do Dia" do Brigadeiro Geraldo Labarthe Lèbre, Comandante da Academia da Força Aérea:

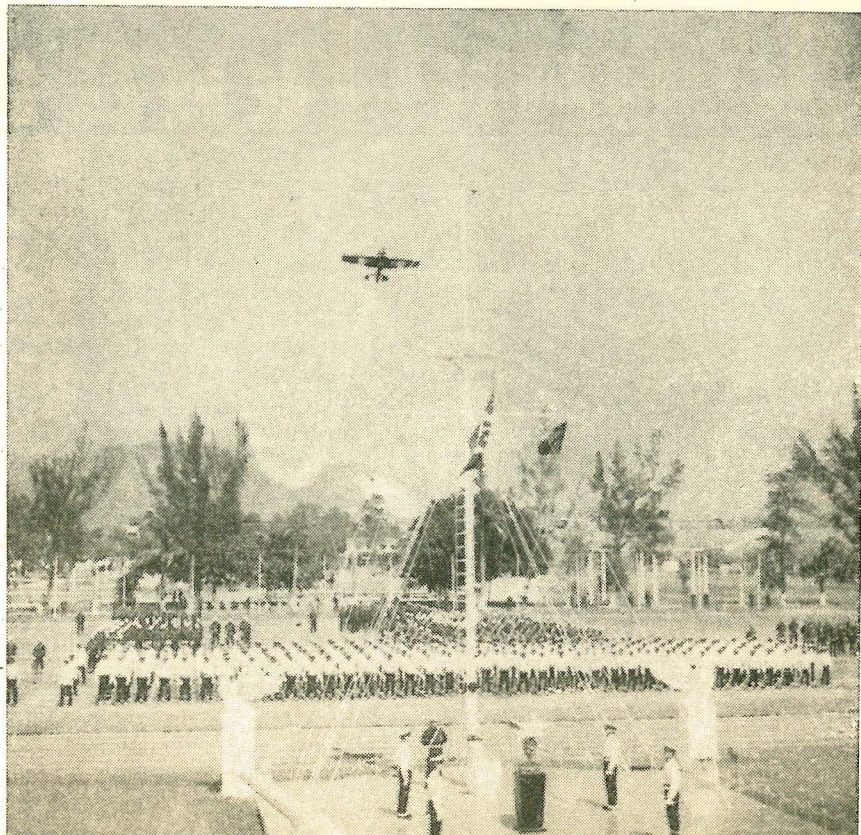
"Aspirantes! Inesquecível é este dia em que recebestes a espada de Oficial da Força Aérea Brasileira.

Compartilhamos dessa alegria, na solenidade deste momento, de grande significação para vós, vossas famílias e toda a Força Aérea.

Sabemos que a Pátria conta convosco, militares portadores de u'a mente livre, disposta ao sacrifício em sua defesa, e na da ordem e da lei.

Nos dias de hoje, mais do que nunca, temos que zelar pela preservação dos ideais da Revolu-

A Esquadrilha da Fumaça presta homenagem aos novos Aspirantes



ção de 31 de março de 1964, quando então a Nação caminhava para a desordem, por influência de doutrina externa e espúria.

O perigo não desapareceu. Tenta o comunismo iludir o nosso povo e, como não o consegue, parte para as soluções violentas, para os atentados, o roubo, e alimenta a corrupção. Tenta-nos confundir, substituindo a palavra comunismo por anti-imperialismo e anticolonialismo; mas entendemos a duplicidade dessa linguagem que pretende dividir o mundo.

Falam os inimigos em coexistência pacífica, mas atacam e matam nossas sentinelas e ainda incrementam as guerrilhas.

Tendes agora, Aspirantes, as espadas concedidas pelo Governo Brasileiro, que recebestes na presença do Excelentíssimo Senhor Ministro da Aeronáutica — Marechal-do-Ar Márcio de Souza e Mello.

Guardai-as com zelo, como se guarda uma relíquia.

Guardai-as prontas a serem desembainhadas, quando a Pátria o necessitar.

Do Oficial da Força Aérea Brasileira, qualquer que seja seu quadro, esta espada é o símbolo da liderança militar que tendes de exercer na luta contra inimigos externos e internos.

Lembraí-vos, Aspirantes, das palavras de São Paulo em uma de suas epístolas:

“Estai de sobreaviso para que ninguém vos iluda com filosofias e com seus falazes sofismas”.

Vós levais para a tropa o sentimento renovador, tão próprio da vossa idade, mas não



Um aspecto do Compromisso dos Aspirantes

esqueçais as lições do passado, que nesta Academia os mais experientes vos transmitiram.

Apresentai-vos sempre afirmando os valores absolutos cultivados pela civilização ocidental.

Ireis cuidar de vossos subordinados; sede justos e lembrai-vos de que eles não estão a vosso serviço e sim servindo convosco.

Exercei uma liderança racional e humana, como é de tradição das nossas Forças Armadas e da índole do nosso povo.

Cultivai o hábito da vida intelectual e resguardai a vossa moral.

Procurai conhecer bem o nosso País e os seus problemas; podereis assim colaborar na grande tarefa, que se nos impõe, da segurança nacional.

Agora, é chegado o momento de deixardes o nosso tão querido Campo dos Afonsos, e, então, nos diversos setores da Força Aérea, tereis a nobre e grande missão de dirigir homens, comandar homens.

Atentai bem: comandar homens não é uma rotina, mas uma ciência e nisso deveis tornar-vos mestres na Paz e na Guerra.

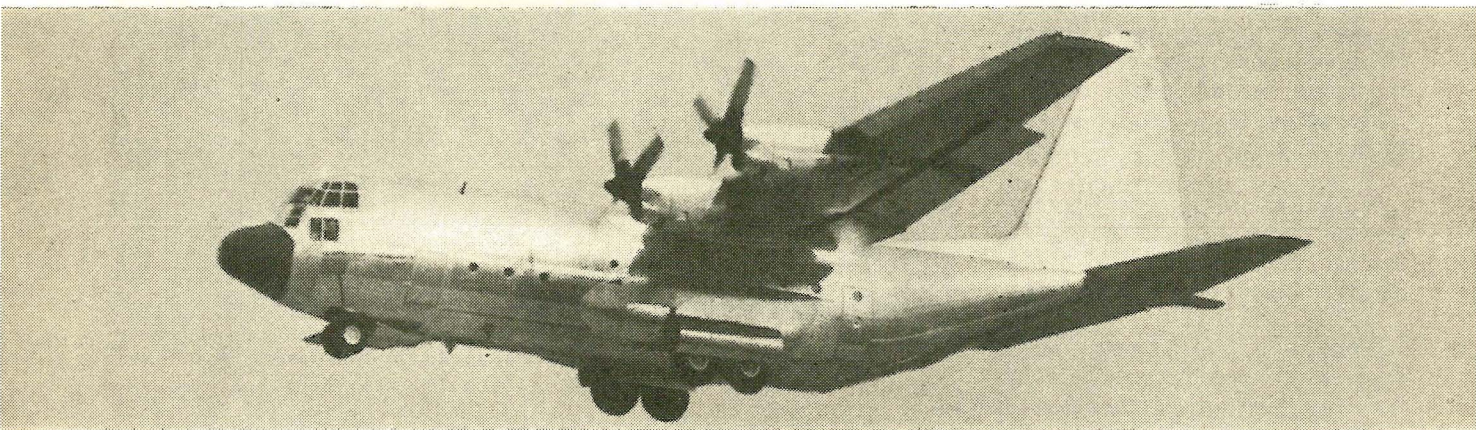
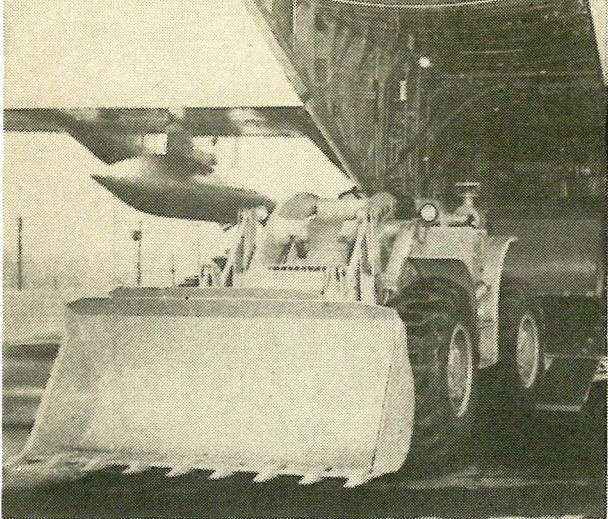
Conservai a vossa fé nos valores que vos transmitiram todos os que nesta Academia cuidaram da vossa formação.

Sabemos o quanto amais o Brasil!

Quem amar a sua Pátria, jamais a trairá!

Vigiai pela Pátria — Aspirantes!

Vigiai sempre!”.



A solução para o transporte aéreo em 17 países

O Hércules C-130 da Lockheed, trabalhando em 17 países no mundo inteiro, está muito à vontade em quase todo o hemisfério ocidental. Principalmente na América Latina. Voando atualmente para as forças aéreas da Argentina, do Brasil e da Colômbia, o domínio dessa forte e poderosa aeronave de carga cobre a maior parte desta imensa área. O Hércules está cumprindo grandes missões. Sua capacidade é de 22 toneladas para qualquer tipo de carga – tratores, equipamentos de perfuração e mineração, combustível, caminhões, equipamentos de terraplenagem. Até gado. E, evidentemente, equipamento militar. Carga e descarga, muito simples, são feitas através de uma larga

abertura na parte posterior da nave, de onde sai uma rampa ajustável desde a altura da carroceria de um caminhão até o nível do solo. Sem utilizar qualquer equipamento especial em terra. O que é mais importante: o Hércules pode voar grandes distâncias e operar em campos de aviação pequenos e longínquos, transportando homens e equipamentos para áreas remotas, sempre que isso se faz necessário para a segurança ou para o desenvolvimento do país. São as tarefas árduas e difíceis que revelam, em todo o mundo, o valor do Hércules C-130. O governo e os militares de vários países estão encontrando no Hércules a melhor solução para modernizar suas frotas aéreas.

LOCKHEED

Lockheed Western Export Company - Uma empresa subsidiária da Lockheed Aircraft Corporation - Caixa Postal: 597, Marietta, Georgia, EUA.

O que diria um homem de 60 anos em 1969, segundo o Cel Av LUIZ CARLOS ALIANDRO.

Meu rapaz.

Dei-lhe a conquista da Lua!...

Quero, no entanto, penitenciar-me por não lhe haver dado inúmeras coisas fundamentais e, o pior, haver-lhe induzido para caminhos falsos.

Não formei geração para a liberdade com responsabilidade.

Com receio de seus complexos futuros, não fui severo na sua infância — dei-lhe um tipo de liberdade que redundou em libertinagem.

Desde o primeiro momento de sua vida, faltei-lhe com o amor, dedicação e exemplo que lhe permitissem, com a argúcia e sensibilidade infantis, vislumbrar uma hierarquia de valores éticos fundamentais.

Você, por minha culpa, não sente que o tutor dêses valores éticos é Deus; por isso, você não os respeita.

Você confunde as convenções sociais com valores éticos fundamentais, e, nessa confusão, contesta dolorosamente as conquistas sociais e morais da civilização.

Autorizei, financiei, propicieei, estimulei a publicação, a irradiação e a televisão danosas para sua formação moral, sua formação religiosa e perniciosa aos bons costumes.

Exortei, explorei e supervalorizei em tudo e sempre o sexo.

Fiz você crer que viver de acôrdo com o instinto é viver autenticamente.

Dei a você e à humanidade inteira a capacidade de autodestruição!...

Fiz você experimentar o caos.

Passando por essa experiência sinistra, você irá exigir de seus filhos o triplo do que eu devia ter exigido de você — tenha carinho com meus netos!...

Minha geração deu-lhe, no entanto, trinta e cinco quilos de Lua — veja nêles o resumo de toda a conquista científica e tecnológica. Representam êles uma sabedoria, uma nova visão do cosmos, do mundo, da proximidade e do amor entre os homens.

Para ir ao cosmos, posso ter claudicado em alguns aspectos humanos e terrenos, mas minha geração não passou em vão!

Você tem mais instrumentos e mais sabedoria à sua disposição para ser feliz.

Mais depressa do que você imagina, outra geração dependerá da sua.

Pego a Deus por nós.

Sexagenário.

**Tudo isto
só porque
você faz parte
da banca
examinadora.**

Administração Moderna

Marketing

Relações Humanas

Comunicação

Mercado de Capitais

Novas Técnicas Bancárias

Economia

Nosso pessoal está estudando como nunca. Todos estudam, do gerente à recepcionista. E pode ficar certo que diretor também. E por que estudam? Para você, evidentemente. Nosso esforço constante de atualização, de aperfeiçoamento, tem o objetivo lógico de progredir através de melhores serviços. Queremos estar sempre à frente de suas exigências.

Por isso, é como se você participasse de uma banca examinadora. Esperamos que continue nos aprovando. Não com nota e diploma. Mas com sua preferência e sua confiança, que valem muito mais.

Estarão funcionando brevemente:



Carteira Imobiliária



Agência Aracaju



Agência Santo André



**Serviço Automático de
Cheques-SAC**



Banco Industrial de Campina Grande S.A.

- onde você é mais importante do que qualquer importância

GUANABARA — SÃO PAULO — RIO GRANDE DO SUL — MINAS GERAIS — BAHIA — ALAGOAS — PERNAMBUCO — PARAÍBA
RIO GRANDE DO NORTE — CEARÁ — PARÁ. BREVE: SERGIPE E PARANÁ



Por que tantos aviões diferentes têm motores Bristol Viper?

É simples!

A simplicidade faz do Bristol Viper um motor de fácil manutenção e de baixo custo operacional.

Mas essa é apenas uma das virtudes do Bristol Viper.

Vejamos sua resistência.

O Bristol Viper provou ser resistente pelo caminho mais difícil.

Suportou galhardamente até mesmo manejo inexperiente, além de programações contínuas e um sem-número de decolagens indispensáveis ao treinamento de voo.

Cinco diferentes tipos de aviões de treinamento têm motores Bristol Viper. Dezenove Forças Aéreas dos cinco continentes preferiram Bristol Viper para os seus aviões de treinamento.

E a confiança?

Aqui é bom saber que um dos jatos executivos impulsionados por motores Bristol Viper é o HS.125. Os que operam com este equipamento, dentro da faixa de 600 horas por ano, registram que, em dois anos e meio de atividade, ele não apresenta nenhum defeito do motor.

Por outro lado, o Bristol Viper proporciona a aparelhos monomotores o grau de confiança que, antes, só os bimotores revelavam.

A versatilidade é outra grande virtude do Bristol Viper.

Ele serve hoje a mais de vinte tipos de aparelhos, cada um bem diferente do outro: aviões de treinamento e jatos executivos, aviões COIN (contra-insurrecionais), aviões-alvo, aviões de pesquisa, unidades impulsoras auxiliares para aparelhos de reconhecimento marítimo de longo alcance, bem como aerodeslizadores do tipo "hovercraft".

Como vê, você tem boas razões para escolher aeronaves com motores Bristol Viper.

Ou incluir o motor Bristol Viper nos seus próximos planos.



ROLLS-ROYCE LIMITED

Bristol Engine Division — Filton — Bristol — Inglaterra

AGENTES NO BRASIL

Sociedade Comercial Anglo-Brasileira de Motores Ltda.

Caixa Postal 2137 - ZC 00 - Rio de Janeiro - GB



Autoridades presentes às solenidades do 27.º aniversário do H C Aer

● O HCAer ANIVERSARIA

O Hospital Central da Aeronáutica comemorou, no dia 27 de agosto último, o 27º aniversário de sua fundação, com um programa festivo elaborado pelo seu diretor Brigadeiro-Médico Georges Guimarães, que foi iniciado às 8 horas, no pátio interno do estabelecimento hospitalar da FAB, com uma formatura sob o comando do Coronel-Médico Lúcio Mendes Frota, seguindo-se, no mesmo local, a solenidade de entrega de medalhas de honra ao mérito ao pessoal civil e militar.

Posteriormente, no auditório da capela, foi realizada a cerimônia de compromisso pelos ex-Aspirantes Wilson Nataniel Campelo de Oliveira e Luiz Otávio Rossi de Vasconcelos, promovidos ao posto de 2º Tenente. Às 10 horas, foi celebrada missa cantada, com a presença do Marechal-do-Ar Eduardo Gomes e outras autoridades.

Prestigiando as festividades do 27º aniversário do HCAer, presididas pelo diretor Brigadeiro Georges Guimarães, estiveram presentes os Brigadeiros Armando Serra de Menezes, Gabriel Grüm Moss, Geraldo Cesário Alvim, Honório Pinto Pereira Magalhães Neto, Henrique de Castro Neves e José Xavier Neto, bem como o Almirante Mário de Almeida Telles, Diretor do Hospital Central da Marinha de Guerra, e o Secretário de Saúde do Estado da Guanabara, Dr. Hildebrando Monteiro Marinho.

● I CONSULTA BRASIL-FRANÇA

Em solenidade realizada na Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI), que contou com a presença do Embaixador francês François Lefevre de Laboulaye, o Brigadeiro Edívio Caldas Sanctos, no exercício da pre-

sidência deste órgão de assessoria do Ministro da Aeronáutica, instalou a I Consulta Brasil-França para entendimentos aeronáuticos entre os dois países. A representação visitante, chefiada pelo Subdiretor de Aviação Civil, Sr. Roberto Esperou, é integrada pelos delegados Charles Cabanel, Denis Dejean e Jean Gardere. A delegação brasileira é composta pelos membros da CERNAI, Tenente-Coronel-Aviador Pompeu Marques Perez (chefe), Tenente-Coronel-Aviador Waldir Pinto da Fonseca, Engenheiro Chrysantho Seabra Fagundes, Drs. José Ribamar de Faria Machado e José da Silva Pacheco; representantes do Ministério das Relações Exteriores, Conselheiro Oswaldo Castro Lobo e Secretário Ruy Antônio Pinheiro de Vasconcelos; Assessor João Baptista Andrade, representante da VARIG.

As conversações desenvolveram-se em ambiente de mútua compreensão e cordialidade.

O resultado das Conversações foi objeto de uma Ata final, assinada por ambos os chefes de Delegação, na qual ficou registrado o procedimento a ser aplicado a partir de janeiro de 1970, para regular o tráfego entre o Brasil e a Espanha, exercido pela empresa francesa.

● AEROPORTO INTERNACIONAL DEVERÁ OPERAR EM 1970

Regressou, do Canadá, o Tenente-Brigadeiro-Engenheiro Joelmir Campos de Araripe Macedo, Presidente da Comissão Coordenadora do Projeto Aeroporto Internacional que, a convite do Governo daquele país, está visitando instalações

aeroportuários e fábricas de equipamentos para aeroportos. Além de evidenciar a ótima impressão que lhe causaram os aeroportos e a indústria aeronáutica canadense, o Brigadeiro Araripe Macedo declarou que, nos contatos mantidos com as autoridades financeiras do Governo do Canadá e Diretores de Bancos privados, observou serem as mesmas favoráveis à concessão de um financiamento destinado à construção da primeira etapa do Aeroporto Internacional Principal, que deverá estar em condições de operar em 1974; esclareceu que a operação, conforme está sendo estudada pelas referidas organizações financeiras, seria levada a efeito pela "Canadian Export Development Corporation" e por um consórcio de Bancos privados, liderado pelo "Bank of Nova Scotia".

● **TRÁFEGO DE AVIÕES
E PASSAGEIROS
DURANTE O
1º SEMESTRE DE 1969**

A Divisão do Tráfego, da Diretoria de Aeronáutica Civil, divulgou dados estatísticos relativos ao tráfego dos aeroportos brasileiros fiscalizados por aquele órgão, durante o 1º semestre do corrente ano. Os cinco mais movimentados foram:

Congonhas (São Paulo) ... 17 057 pousos e 17 080 decolagens de aeronaves; 331 229 desembarques, 334 656 embarques e 38 448 trânsitos de passageiros.

Santos Dumont (Rio) — ... 13 827 pousos e 14 232 decolagens de aeronaves; 278 035 desembarques, 289 329 embarques e 7 446 trânsitos de passageiros.

Pôrto Alegre — 7 710 pousos e 7 727 decolagens de aeronaves; 53 618 desembarques, 56 886 embarques e 26 363 trânsitos de passageiros.

Galeão (Rio) — 6 029 pousos e 6 011 decolagens de aeronaves; 189 173 desembarques, 182 896 embarques e 109 863 trânsitos de passageiros.

Belo Horizonte — 5 974 pousos e 6 000 decolagens de aeronaves; 58 916 desembarques, 57 894 embarques e 14 131 trânsitos de passageiros.

● **ITA PROMOVE
SIMPÓSIO DE
ASTRONOMIA
EM SÃO PAULO**

Foi instalado a 3 de setembro, em São Paulo, um Simpósio Internacional de Astronomia, promovido pelo Instituto Tecnológico de Aeronáutica, de São José dos Campos, Universidade de São Paulo e Observatório Nacional do Rio de Janeiro.

O certame, que versou especificamente sobre "Soluções periódicas, Estabilidade e Ressonâncias" estendeu-se até o dia 12 do mesmo mês, contando com a presença de especialistas em Mecânica Celeste e Matemática Aplicada, dos EE.UU., Grécia, Japão, Alemanha, Itália, Argentina, Inglaterra, França, Bélgica e Brasil.

O Simpósio, considerado um acontecimento de grande importância científica, teve o seu comitê executivo integrado pelos Professores: Silvio Mello, Chefe do Departamento de Astronomia do ITA; Abraão de Moraes, Diretor do Instituto Astronômico e Astrofísico da Universidade de São Paulo; G.E.O. Giacaglia, Catedrático da Escola

Politécnica da Universidade de São Paulo; e Luiz Barreto, Diretor do Observatório Nacional.

● **BRASIL FABRICARÁ
JATO ITALIANO**

Como já foi divulgado no número anterior, decreto assinado nos últimos dias do mês de agosto, pelo Presidente da República, autorizou a constituição da EMBRAER — Empresa Brasileira de Aeronáutica S. A., com sede em São José dos Campos, SP, sociedade de economia mista, com o capital inicial de 50 milhões de cruzeiros novos.

Representa a criação da EMBRAER um dos passos para a consolidação do desenvolvimento da indústria aeronáutica brasileira, não apenas pelo estabelecimento de linhas de produção em série, como também ensajando campo propício ao surto tecnológico industrial de atividades correlatas, entre as quais se incluem o projeto e a construção de aeronaves adaptadas às condições e necessidades do País, assim como dos respectivos acessórios, componentes e equipamentos, além da execução de atividades técnicas à produção e manutenção de material aeronáutico empregado nas atividades civis, comerciais e militares brasileiras.

Um largo setor da indústria brasileira vem sendo solicitado a participar da produção de material de qualidade aeronáutica para as séries de fabricação dos aviões "UIRAPURU", "REGENTE ELO" e "UNIVERSAL", já sendo produzidos em Empresas Nacionais por encomenda do Ministério da Aeronáutica, assim como para a produção em série industrial do "BANDEIRANTE", cujos tra-

balhos se encontram em adiantado estado de execução. O protótipo 1 do "BANDEIRANTE", cujo primeiro voo se realizou em fins de outubro de 1968, encontra-se, desde então, cumprindo intenso programa de ensaios em voo e em terra, com excelentes resultados; o segundo protótipo tem o seu primeiro voo previsto para fins de outubro próximo e o protótipo III, último da pré-série, encontra-se já em estado adiantado de fabricação.

Dentro da orientação preconizada pelo ato presidencial, a EMBRAER estabelecerá uma linha de produção do avião "BANDEIRANTE" e, conforme entendimentos e estudos conduzidos pela COMISSÃO DO DESENVOLVIMENTO DA INDÚSTRIA AERONÁUTICA (CODIA), lançaria em paralelo a fabricação em série, sob licença, do avião MACCHI MB-326G, de projeto da Aeronáutica Macchi (Itália).

O MB-326G é um avião a reação, de treinamento e emprego militar, e destina-se ao uso da Força Aérea Brasileira que, dessa forma, começa a ser reequipada com produtos da indústria nacional.

A introdução desse avião na produção aeronáutica nacional possibilitará uma aceleração do nosso processo de desenvolvimento tecnológico, pois, em se tratando de aeronave moderna, pressurizada e equipada com avançados dispositivos, permitirá a absorção de larga soma de conhecimentos que, de forma simples, podem ser transferidos aos aviões já em fabricação no País.



Armstrong é cumprimentado pelo Ministro da Aeronáutica, logo após a condecoração

Os trabalhos de instalação industrial da EMBRAER estão em avançado estágio de realização, sob a orientação do Centro Técnico de Aeronáutica em São José dos Campos, e espera-se que, já em 1970, a fabricação seriada esteja lançada, devendo os primeiros aviões serem entregues a partir do segundo semestre de 1971.

● MINISTRO CONDECOROU OS ASTRONAUTAS AMERICANOS

O Ministro Márcio de Souza e Mello condecorou, com a Medalha da Ordem do Mérito Aeronáutico, no Grau de Comendador, os astronautas americanos Neil Armstrong, Michael Collins e Edwin Aldrin Junior, este último representado por sua esposa, em cerimônia realizada no Salão Nobre do Ministério da Aeronáutica, que contou com a presença dos: Tenente-Brigadeiro Carlos Alberto Huet de Oliveira Sampaio, Chefe do Estado-Maior da Aeronáutica; Te-

nente-Brigadeiro Oswaldo Baloussier, Inspetor Geral; Brigadeiros e Oficiais de seu Gabinete; o Embaixador Charles Burke Elbrick e Sra.; as esposas dos astronautas; e jornalistas.

Após a leitura do decreto presidencial que concedeu a comenda e a saudação aos astronautas americanos, o Ministro Márcio de Souza e Mello procedeu à entrega das condecorações, auxiliado por Cadetes da Academia da Força Aérea (AFA). Em seguida, os astronautas Neil Armstrong e Michael Collins formularam seu agradecimento, salientando que, como aviadores, se sentiam honrados em receber a Ordem do Mérito Aeronáutico, e que, desde Santos Dumont até a era espacial, se sentiam orgulhosos em serem os primeiros pilotos a descer na Lua.

Encerrando a solenidade, os astronautas e a senhora Aldrin autografaram os painéis alusivos ao pouso na Lua e ao voo pioneiro de Santos Dumont, em Paris, com o 14-BIS.

● GOVERNO NORTE-AMERICANO
ENCOMENDA AVIAO-HELICÓPTERO
À BOEING

Uma proposta da Força Aérea Norte-Americana à Boeing deu origem ao projeto do LIT, misto de avião e helicóptero, que será basicamente utilizado em operações de busca e salvamento, capaz de pousos e decolagens verticais, podendo também pousar e decolar de forma tradicional, em pistas pavimentadas ou não, como os aviões comuns.

O avião-helicóptero poderá cobrir distâncias de até 1 600 quilômetros, da base ao local da busca, voando a mais de 700 quilômetros por hora, realizar a busca durante trinta minutos e após mais trinta minutos, utilizados em operação de resgate, retornar com 7,5 toneladas de carga útil.

O LIT terá asas móveis e também poderá ter uso civil, no transporte de medicamentos e feridos, em caso de emergência, tais como terremotos, tufoes, enchentes e demais calamidades públicas.

● NA IBÉRIA SE FEZ
O CÁLCULO DO CUSTO
DA PASSAGEM ATÉ
A LUA: EXATAMENTE
NCr\$ 118 622,40

Ao ser informado de que a IBÉRIA já registrou três reservas para a primeira viagem à Lua, um dos funcionários da companhia aérea espanhola, lotado na loja de passagens no

Rio, resolveu "preparar-se" e fez o cálculo do custo da passagem nesse novo percurso — já foi feito pelos cosmonautas americanos mas ainda inédito no âmbito da aviação comercial — e eis aqui o resultado, de acordo com as atuais tarifas-km que vigoram na área internacional.

Trajetória: TERRA-LUA-TERRA.

Preço: NCr\$ 118 622,40 (classe turista)

Observações: Essa tarifa dá direito a um máximo de 48 quilos de bagagem.

O preço não sofrerá alteração, seja qual for o espaçoporto de partida ou de chegada.

● EVAPORADORES DE
TERMO-RECUPERAÇÃO
PARA PRODUZIR
ÁGUA POTÁVEL

LONDRES (BNS) — Uma companhia de Hull, na região setentrional da Inglaterra, está fornecendo evaporadores de termo-recuperação para navios capazes de produzir diariamente um total de 10 toneladas de água potável.

Graças à utilização desses evaporadores, as empresas de navegação poderão prescindir agora de grandes tanques de água potável, reduzindo-se, assim, substancialmente, o peso e obtendo-se precioso espaço para carga útil.

O princípio básico dos evaporadores é simples. A água do mar é colocada na mais inferior de duas câmaras e aquecida a vácuo mediante termopermuta-

dores que habitualmente transportam a água quente proveniente do sistema de esfriamento de um motor diesel. Graças ao vácuo, a água entra em ebulição a temperatura mais baixa que o normal e o vapor produzido passa através de um filtro para a câmara superior.

A água do mar é bombeada por meio de tubos condensadores através desta câmara, proporcionando a refrigeração necessária para condensar o vapor, e a água potável resultante é então recolhida em um recipiente de destilação e em seguida armazenada através de bombeamento.

Esta empresa, a George Clark and Sons (Hull) Aquafresh, que denomina o seu produto de "Aquafresh HRS 100", fabrica uma grande linha de evaporadores, para navios e instalações em terra, com uma capacidade diária entre 1 100 a 455 000 litros.

● DIRETOR DA
LOCKHEED AFIRMA
QUE PEQUENOS
AEROPORTOS
PRECISAM
PREPARAR-SE AGORA
PARA O AUMENTO
DA CAPACIDADE
DE VOLUME DE CARGA
DOS FUTUROS
GIGANTESCOS JATOS

Paris (SCI) "Os responsáveis pelos pequenos aeroportos deveriam estar mais preocupados com o volume de carga do que com o número de passageiros que partirão e chegarão às terminais nos gigantescos novos jatos que começarão a operar comercialmente em futuro

próximo", disse Lee Cooper, um dos diretores da Lockheed, durante um encontro da International Civil Airport Association em Paris.

Cooper, diretor regional de vendas da Lockheed — Califórnia Company para a Europa, África, Oriente Médio, afirmou, também, que não é necessário o pânico, pois os problemas criados pelo aumento de tráfego de passageiros aéreos, uma das conseqüências da nova geração de grandes jatos, são "toleráveis e solvíveis".

"Mas há uma área que, na minha opinião, exige cuidadosa urgência dos pequenos aeroportos — a nova geração de jatos aumentou sensivelmente a capacidade de bagagem e carga de aeronaves. Por exemplo, o L-1011 TriStar, novo super trijato da Lockheed, transportará quase que o dobro da carga que os atuais jatos transportam. E estes são aviões de passageiros, que aterrarão em terminais de passageiros, e não de carga, lembrou Cooper. Logo, a manipulação desta carga, e dos containers, precisa ser planejada cuidadosamente. E a época deste planejamento é hoje", concluiu.

● CONCORDE SERÁ DUAS VÊZES MAIS VELOZ DO QUE O SOM

Os protótipos 001 e 002 do Concorde, supersônico europeu, já alcançaram 7300 horas de testes, em voo e em bancos de prova, sem que, até agora, qualquer anomalia haja sido registrada. Os aparelhos estão equipados com reatores Olympus 593, fabricados através de cooperação técnica da Rolls-Royce

e da SNECMA. Os resultados dos testes têm alcançado tal qualidade que as peças retiradas do motor, ao término do prazo autorizado, tiveram sua vida útil aumentada.

Em 1 de outubro último o protótipo francês do Concorde, pilotado por André Turcat, ultrapassou a barreira do som voando entre Mach 1,03 e 1,05. O voo durou 98 minutos e os resultados foram bastante animadores.

Os Olympus 593-3B, previstos para voo a Mach II, com empuxo de 15 739 kgp, começarão a ficar prontos antes do fim deste ano, e, no início de 1970, estarão sendo testados nos Concorde ao dobro da velocidade do som.

● BOLÍVIA CONVOCA TÉCNICOS DA FAB EM ACIDENTES

Por solicitação do Governo da Bolívia, dois oficiais do Serviço de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos (SIPAER), órgão do Ministério da Aeronáutica, estiveram naquele país, com a finalidade de assessorar as investigações realizadas no acidente do avião DC-6, nos Andes Bolivianos.

Esta solicitação está sendo encarada nos círculos aeronáuticos brasileiros, como eco do I Simpósio Sul-americano de Prevenção de Acidentes, ocorrido em agosto último, em São Paulo.

● MÉDICO DA FAB VAI A CONGRESSO NA ÁFRICA

O Major-Médico Samuel Benjamin Wainer, do Instituto de

Seleção, Contrôlo e Pesquisas, vai representar o Serviço de Saúde da Aeronáutica, nas "Jornadas Médicas de Moçambique", que serão realizadas nas cidades de Lourenço Marques e Beira, no período de 11 a 15 de novembro próximo, sob o patrocínio do Governador-Geral daquela Província portuguesa na África.

O representante brasileiro vai apresentar, durante o certame, uma comunicação científica sobre a "Avaliação quantitativa do risco coronário em aeronavegantes".

● RUÍDOS DAS AERONAVES NOS AEROPORTOS

Para realizar estudos sobre ruídos produzidos por aeronaves nos Aeroportos de Congonhas, Viracopos, Santos Dumont, Galeão, Guararapes e Salgado Filho, o Ministro Márcio de Souza e Mello designou um Grupo de Trabalho constituído do Major-Engenheiro Christinatal Maria de Godoy, Major-Especialista-Fotografia Sydney José Sampaio, Capitão-Médico Francisco Vicente Garcia Ribeiro, 1º Tenente-Especialista-CTA Rely Gomes Pereira, Engenheiro Gil da Costa Rego, Arquiteto Tércio Fontana Pacheco e Dr. Roberto Neves Pinto.

● NÓVO MEMBRO DA CERNAI

O Coronel-Aviador José de Magalhães Fraga Lourenço foi designado para Membro da Comissão de Estudos Relativos à Navegação Aérea Internacional (CERNAI), cumulativamente com as suas funções de Assistente do Departamento de Aeronáutica Civil (DAC).

FINANCIAMOS O CARRO

DE SUA PREFERÊNCIA

CARROS DE PASSEIO - 0 km.

EM 24 MESES

NCr\$ 57,99 de prestação por NCr\$ 1 mil financiados.

UTILITÁRIOS (KOMBI, JEEP, RURAL) TRATORES

E CAMINHÕES DE PEQUENA TONELAGEM

EM 36 MESES

NCr\$ 38,45 de prestação por NCr\$ 1 mil financiados.

CRÉDITO DE 80% CONCEDIDO EM 48 HORAS

**Procure a Carteira de Créditos Diversos da
Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro**

AVENIDA TREZE DE MAIO 33/35 - 4º ANDAR - DAS 9 ÀS 17 HORAS

Cinco "stands" da Aeronáutica e três de companhias de aviação comercial compuseram a Exposição de Aeronáutica no saguão do Aeroporto Santos Dumont, como parte das comemorações da Semana da Asa.

A abertura oficial foi presidida pelo Ministro Márcio de Souza e Mello, em solenidade no pátio do Quartel-General da 3ª Zona Aérea, onde se fez a entrega de medalhas comemorativas a civis e militares. Na ocasião foi feito o lançamento de sêlo alusivo ao feito de Santos Dumont e à Conquista da Lua.

A exposição era composta por "stands" da Academia da Força Aérea, do PARA-SAR (Serviço de Busca e Salvamento da Aeronáutica), da Esquadilha da Fumaça, do Esquadrão de Polícia do Quartel-General da 3ª Zona Aérea e da Divisão de Comunicações e Meteorologia da Diretoria de Rotas Aéreas do Ministério da Aeronáutica.

A Academia da Força Aérea ocupava a maior parte da mostra, começando pela apresentação de um planador. Logo a seguir, vinha um dos pontos altos para a petizada: um "Link-trainer", aparelho para treinamento de vôo, o qual estava à disposição dos visitantes para manejá-lo sob a orientação de quatro instrutores da AFA.

SEMANA DA ASA — 1969 NA GUANABARA

A parte de fotografias e quadros era composta de quatro telas, mostrando a evolução da Base Aérea do Campo dos Afonsos, desde 1919 até o presente, e uma foto de um dirigível de fabricação francesa, encabeçando quadros referentes à história da aviação no mundo, entre os quais se destaca o do primeiro vôo de Santos Dumont, em Bagatelle, no dia 23 de outubro de 1906, data que marca hoje o Dia do Aviador.

Em quadro colocado ao fundo do "stand" estava inscrita a Prece dos Aviadores à Padroeira, Nossa Senhora do Loreto. A oração foi mandada compor por Paulo VI, a pedido do Marechal-do-Ar Eduardo Gomes, em sua visita ao Vaticano em 1967.

Ainda nesta seção mostrava-se um quadro com autógrafos dos tripulantes do Apollo-11, quando de sua recente visita ao Brasil, além de outras vistas de caças e bombardeiros em atividade.

Três maquetas, mostrando as instalações da Nova Academia da Força Aérea em Pirassununga, São Paulo, chamavam a atenção logo à entrada.

Fora do aeroporto, além de barracas de acampamento mili-

tar, estavam expostos vários tipos de aeronaves da Academia da Força Aérea. Ali se via um "Uirapuru", do tipo T-23, de fabricação nacional, que será usado no treinamento dos cadetes da AFA; um "Fokker" T-22, atualmente usado pela escola de cadetes; e um obsoleto F-8, caça a jato já fora de uso. Para registro histórico, a AFA colocou também um velho L-6, monomotor de instrução de guerra.

No "stand" do Serviço de Buscas e Salvamento da FAB, várias fotografias mostravam operações realizadas pelo grupo, além de vários equipamentos próprios ao serviço e material indígena colhido no Amazonas por ocasião da busca à expedição do padre Calleri.

Próximo ao "stand" do PARA-SAR, um painel com algumas fotos registravam evoluções da Esquadilha da Fumaça. Embaixo e no chão troféus recebidos pelos pilotos que já compuseram o quarteto.

Quatro bombas de napalm, pentes de metralhadoras, dois foguetes de 5 polegadas, seis bombas MK-76 usadas pelo 1º Grupo de Aviação de Caça, dois foguetes de 2,75 polegadas e quatro de 2,5 compunham o "stand" da Polícia do QG da 3ª Zona Aérea.

S U M Á R I O

	Págs.
Carta ao leitor — Brig do Ar A. G. Peixoto....	1
Meio Século de Cooperação no Transporte Aéreo	2
Transporte Aéreo Nacional	5
Academia da FAB recebe maleta de Santos Dumont	7
VARIG — Uma história de pioneiros	9
Cruzeiro do Sul — A magnífica desbravadora..	13
Semana da Asa na 1.ª Zona Aérea.....	15
VASP — Uma história que está apenas no começo	17
A FAB no esporte	19
A primeira travessia aérea do Atlântico	21

	Págs.
Jaú fez vibrar o povo brasileiro	23
O vôo de Sacadura Cabral e Gago Coutinho....	26
50 anos de progresso no Transporte Aéreo....	28
O Aeroporto Internacional principal. Como será o novo Aeroporto Internacional do Galeão	31
Nova turma de oficiais formados pela ECEMAR	35
Recordando.....	41
Carta a um caçula — Cel Luiz C. Aliandro....	47
Notícias da Aeronáutica	50
Aeronovidades	53
Semana da Asa na Guanabara	56



OLHE PARA CIMA!

UM AVIÃO ESTÁ PASSANDO AGORA. NESTE MOMENTO, EM TODOS OS AEROPORTOS DO BRASIL, MILHARES DE PESSOAS DESEMBARÇAM... PARA O CARINHO DOS ABRAÇOS, PARA O NEGÓCIO IMPORTANTE, PARA AS FÉRIAS MERECIDAS. O AVIÃO ESTÁ PRESENTE NO REGOZIO DOS QUE ESPERAM E NA ALEGRIA DOS QUE CHEGAM. — OLHE PARA O PROGRESSO! VEJA COMO TUDO VAI FICANDO MAIS PERTO, À MEDIDA QUE SE TORNA MAIOR A GRANDE REALIDADE SONHADA EM PÁRIS, HÁ MUITOS ANOS, POR SANTOS-DUMONT. UM BRASILEIRO, COMO VOCÊ!

A pioneira dos transportes aéreos no Brasil nas comemorações da SEMANA DA ASA - 1969



VARIG