# Um nôvo jato, na guerra do ar

A partir de 1.° de setembro, um novo jato estará voando no Brasil a 850 km/h: o "One-Eleven" da Sadia, um pouco maior do que os da VASP. Inicialmente, fará as rotas São Paulo-Porto Alegre e São Paulo-Guanabara-Salvador-Recife, transportando 76 passageiros na classe turista e 10 na especial.

Trata-se de um avião que a emprêsa arrendou com o compromisso de operá-lo somente até o fim do ano, quando receberá os dois que adquiriu na British Aircraft Corporation, com aval do govêrno brasileiro. O primeiro dêles chegará em outubro e o outro em dezembro.

Embora tenham classe turista e especial, a tarifa será a mesma, podendo ocupar os 10 melhores lugares os passageiros que embarcarem primeiro. Na parte da frente do aparelho há 10 bancos separados uns dos outros, compondo a classe especial; na parte traseira estão as 6 fileiras de poltronas, separadas pelo corredor, com as mesmas características e confôrto do "One-Eleven" da VASP.

Os dois jatos que a Sadia adquiriu são um pouco maiores (4 lugares a mais) e mais possantes, fatores que proporcionam melhor rentabilidade. Segundo o presidente da emprêsa, Omar Fontana, êles darão um lucro de 10 milhões de cruzeiros por ano.

**Da Argentina** — O "One-Eleven" serie 500 que a Sadia arrendou está em operação na Argentina pela emprêsa "Austral". Quando chegar ao Brasil, duas coisas importantes acontecerão: 1) a Sadia realizará seu sonho de ingressar na era do jato; 2) o frágil mercado brasileiro, hoje dividido entre 3 emprêsas (VARIG, Cruzeiro do Sul e VASP), ganhará mais um concorrente.

Para comprar os jatos e tornar-se de uma hora para outra numa emprêsa muito mais forte, a Sadia teve de convencer o govêrno brasileiro de que não poderia continuar existindo nas condições atuais, ou seja, operando 6 aviões "Dart-Herald" (os unicos que possui) com prejuízos. Ou comprava jatos de boa rentabilidade ou encerrava as atividades.

Os "Dart-Herald", segundo Omar Fontana, deram lucro em 1965, 1966 e 1967, mas a partir de 1968 começaram a decair de produção, devido à concorrência dos jatos e turboélice das outras emprêsas. Êles ainda não estão pagos e voam somente nas linhas regionais, de Pôrto Alegre a Recife, de pouca rentabilidade. Como os "Avros" da VARIG e os YS-11 da VASP e da Cruzeiro do Sul, os turboélice da Sadia têm operação deficitária permanente. A VARIG, Cruzeiro e VASP, entretanto, compensam o prejuízo dos turboélice com o lucro dos jatos.

**Apêlo** — Quando a Cruzeiro do Sul e VASP começaram a operar os YS-11, pela mesma tarifa dos "Dart-Herald", a Sadia começou a enfrentar o problema de uma receita deficitária crescente. A operação dos aparelhos, segundo Omar Fontana, continuou a ser tecnicamente boa, alcançando "um dos melhores índices de regularidade e um dos menores custos operacionais".

Em vista disso, elaborou um relatório sôbre a situação da Sadia e o entregou ao Ministério da Aeronáutica, deixando claro que acataria qualquer das soluções nele sugeridas, entre as quais estava o próprio fechamento da emprêsa.

A primeira linha do relatório continha as seguintes sugestões:

a) O govêrno lhe proporcionará (à Sadia) acesso imediato às linhas-tronco e equipamento de alta rentabilidade;

b) O govêrno não lhe proporcionará o acesso, mantendo-a restrita ao atual ambito regional, mas **subvencionará** (o grifo é do relatório) o deficit operacional que porventura venha a ocorrer, permitindo-lhe a aquisição de aeronaves menores.

Na segunda parte das sugestões, o relatorio assim se expressava:

"O governo decide pela fusão com outras empresas e a Sadia perde sua autonomia e independencia. Adotada esta linha de ação, o governo indica a empresa com a qual a Sadia deverá efetuar a fusão, cujas negociações serão realizadas na presença de autoridade federal competente".

**VASP na historia** — Como consequencia desse relatorio, o governo federal autorizou a Sadia a comprar os dois "One-Eleven" que a VASP havia se comprometido a vender quando recebesse os "Boeings-737". As negociações, entretanto, não passaram de alguns encontros entre os presidentes das duas emprêsas. A VASP parecia não estar interessada na venda e a Sadia acabou pedindo autorização ao governo federal para comprar jatos novos, ao invés de usados.

O presidente da Sadia disse que a compra dos "One-Eleven" da VASP pela Sadia poderia ter um sentido publicitario negativo dentro de São Paulo, dando a impressão de que a Sadia estava obtendo vantagens ás custas da VASP. Afinal, a Sadia recebeu autorização para comprar os jatos novos e Omar Fontana viajou para os EUA, tentando negociações com dois "Boeings-737", iguais aos da VASP

A Boeing tinha dois desses jatos para pronta entrega, mas eram diferentes dos que a emprêsa desejava e precisavam ser modificados. Além disso, o financiamento pareceu pouco vantajoso ao presidente Omar Fontana, conforme ele declarou. Por isso, acabou comprando dois "One-Eleven" série 500, que custaram 2 milhões de dolares a menos, com juros de 6,5% ao ano (se comprasse os "Boeings", pagaria 9,5% de juros nos primeiros 5 anos e 6% nos outros 5).

**Lucro certo** — Omar Fontana, presidente da Sadia, é piloto, advogado e compositor. Inspirado no vôo de um jato, compôs a musica "Fantasia do Ar", hoje usada como prefixo da novela "Simplesmente Maria", do Canal 4.

Com 1,90 metro de altura, porte atletico e nariz achatado, á primeira vista parece um lutador de boxe. Ele se orgulha de uma coisa: nunca procurou valer-se do prestigio politico de seu pai, senador Atilio Fontana, para obter vantagens á Sadia.

Por isso ele ficou ofendido quando a aprovação de equipamento a jato para a emprêsa foi atribuida a "pistolões politicos". — O unico pistolão que tenho é um dos melhores indices de regularidade e um dos menores custos operacionais.

Com os novos jatos, Omar Fontana prevê uma receita anual de 46 milhões de cruzeiros e despesa de 36 milhões, que proporcionarão superavit de 10 milhões. Ele afirma que os BAC-500 podem cobrir as despesas com apenas 38,5% de aproveitamento (33,3 passageiros). Como o aproveitamento é estimado em 50%, não tem duvidas de que poderá ter lucros e pagar os aparelhos sem dificuldades.

Em 1972, quando os "Dart-Heralds" já estarão depreciados, Omar Fontana pretende substituí-los por "One-Eleven" 475, que podem operar em pistas curtas ou não pavimentadas.

**Os preços** — Os dois jatos vão custar á Sadia pouco menos de 10 milhões de dolares. "Se comprasse os "Boeings-737" — diz Omar Fontana — "o preço seria superior a 12 milhões de dolares e os juros mais altos".

O preço dos "One-Eleven" inclui também o arrendamento do aparelho que estava sendo usado pela "Austral", na Argentina, e que será usado de 1.o de setembro a 31 de dezembro. Em outubro chega o primeiro da encomenda e em dezembro o segundo, permitindo á Sadia iniciar o ano de 1971 com dois jatos novos.

Quando isso acontecer, competirá com as outras empresas também nas seguintes linhas: São Paulo, Guanabara, Salvador, Pernambuco, São Luiz, Belém e São Paulo, Guanabara, Brasilia.

# CICPAA, 10 anos contra a poluição

Por motivo da passagem do 10.o aniversário da Comissão Inter-Municipal de Contrôle da Poluição das Águas e do Ar — CICPAA — diversas solenidades serão realizadas: hoje, ás 15 horas, sessão solene do Conselho Administrativo da CICPAA, com palestra do seu presidente, eng. Antonio Pezzolo, em homenagem a todos conselheiros e funcionários que integram a Comissão; amanhã, ás 7 horas, sob a presidência do dr. Walter Leser, secretário da Saude e da Assistência Social do Estado de São Paulo, haverá uma conferência do eng. John J. Bloomfield, assessor regional da Organização Pan Americana da Saude/Organização Mundial da Saude — OPS/OMS para a América Latina, patrocinada pela OPS OMS, sôbre problemas da poluição do ar. Na ocasião, haverá uma homenagem da CICPAA a autoridades municipais do ABCM nas pessoas de seus prefeitos e presidente de Camaras Municipais.

**O que está sendo feito** — A CICPAA já conseguiu, nesses anos, ver promulgadas leis municipais para apoio dos seus trabalhos. Por essas leis e decretos existe um perfeito entrosamento com os órgãos das Prefeituras, pelo qual qualquer processo de instalação, reforma ou aumento de industrias, instalações comerciais ou correlatas é encaminhado á CICPAA, para sua apreciação técnica e exigências para instalações de equipamentos de contrôle da poluição do ar e das águas.

**Prevenção á poluição** — Na região do ABCM, com apoio nessas leis, não é permitida a instalação de novas industrias ou outras atividades potencialmente poluidoras, sem que os interessados apresentem os projetos dos equipamentos, detalhes, fluxogramas, acompanhados dos memoriais técnicos, que são meticulosamente analisados. Só é expedido o alvará de construção quando liberados os projetos, com parecer técnico, pela CICPAA.

**Correção da poluição** — O problema de abatimento dos focos de poluição nas industrias instaladas sem qualquer contrôle, muitas delas há longos anos (em locais então distantes da cidade, mas, hoje, praticamente envolvidos por bairros densamente construidos e habitados), torna-se extremamente oneroso. Incialmente, são feitas, pelos engenheiros da CICPAA, devidamente preparados e com assistência do assessor da ONU, as chamadas visitas preliminares, com formulários previamente preparados, onde são obtidos, além das informações gerais, dados relativos á matéria-prima e produtos elaborados.

IERB
ESCOLA DE SECRETÁRIAS
Avisa que em agôsto iniciará novas turmas de SECRETÁRIA EXECUTIVA. — Restam poucas vagas. — Inscrições urgentes à Praça Carlos Gomes, 83, 1.o, 2.o, 3.o — Tel.: 35-1986 e 36-9013.

TELEX
Internacional via Embratel
Único via satélite. Único serviço automático para os Estados Unidos, Alemanha Ocidental e Itália, com o tempo mínimo taxável de 1 minuto.
Serviço semi-automático para todos os outros países. Disque: 0307.
Se você não é assinante da rêde Telex, procure as cabines públicas de nossa agência.
Av. São Luiz, 72
(Edifício Itália)
EMPRÊSA BRASILEIRA DE TELECOMUNICAÇÕES
EMBRATEL
Vinculada ao Ministério das Comunicações

CASAS BURI
Vendem pelo preço a vista e recebem pelo Crediário.