

Aspecto do patio interno do aeroporto do Galeão, vendo-se nitidamente a nova pista de acesso. Essas obras estão sendo realizadas num verdadeiro ritmo de guerra. Numerosas turmas de operários trabalham ininterruptamente das 6 da manhã à meia-noite para concluir a tarefa em tempo-recorde. A média de produção é de um dia por ano, o que quer dizer que se está realizando em 18 horas de labor ininterrupto o que dentro dos preceitos burocráticos conhecidos, exigiria um ano

GALEÃO — UM AEROPORTO À ALTURA DO RIO!

Com a transferência da Escola de Especialistas da Aeronáutica para São Paulo, vagaram-se, no Galeão, diversos pavilhões. Naqueles mais amplos e cujas instalações comportavam obras de adaptação, a Diretoria Geral de Engenharia do Ministério da Aeronáutica, por determinação expressa do Brigadeiro Nero Moura, está, há cinco meses, realizando uma das tarefas mais urgentes e mais relevantes: dar aos que aqui chegam, por via aérea, uma sala de visitas à altura da nossa Capital.

A iniciativa não poderia deixar de despertar a maior e mais justificada simpatia. Quem visitasse até agora o Galeão, mesmo sem conhecer os aeroportos de outras partes, teria facil-

Um Aeroporto Condigno, a Preocupação do Ministro

Ao assumir a pasta da Aeronáutica, o brigadeiro Nero Moura estabeleceu como um dos pontos essenciais do seu programa de trabalho, a construção de uma nova estação de passageiros, no Galeão. Velho conhecido dos nossos problemas aeronáuticos, sua preocupação era realizar a obra no mais curto espaço de tempo. Chamou os técnicos para discutir com eles os detalhes do empreendimento. O Rio necessitava de um aeroporto internacional digno da sua condição de capital do país. Não bastava construir apenas a estação de passageiros. Era mister, outrossim, reparar a pista atual de decolagens e descidas e construir uma nova pista de acesso, a fim de assegurar à pista principal maior capacidade de utilização.

POR QUE O "PRESIDENTE" VOAVA COM A METADE DA CARGA

O exame metilucoso de todos esses detalhes revelou, então, uma série de problemas importantes, que demandavam solução urgente. Entre esses, o mais grave era o estado da pista principal, que já não oferecia segurança aos aviões internacionais, em geral de porte agigantado.

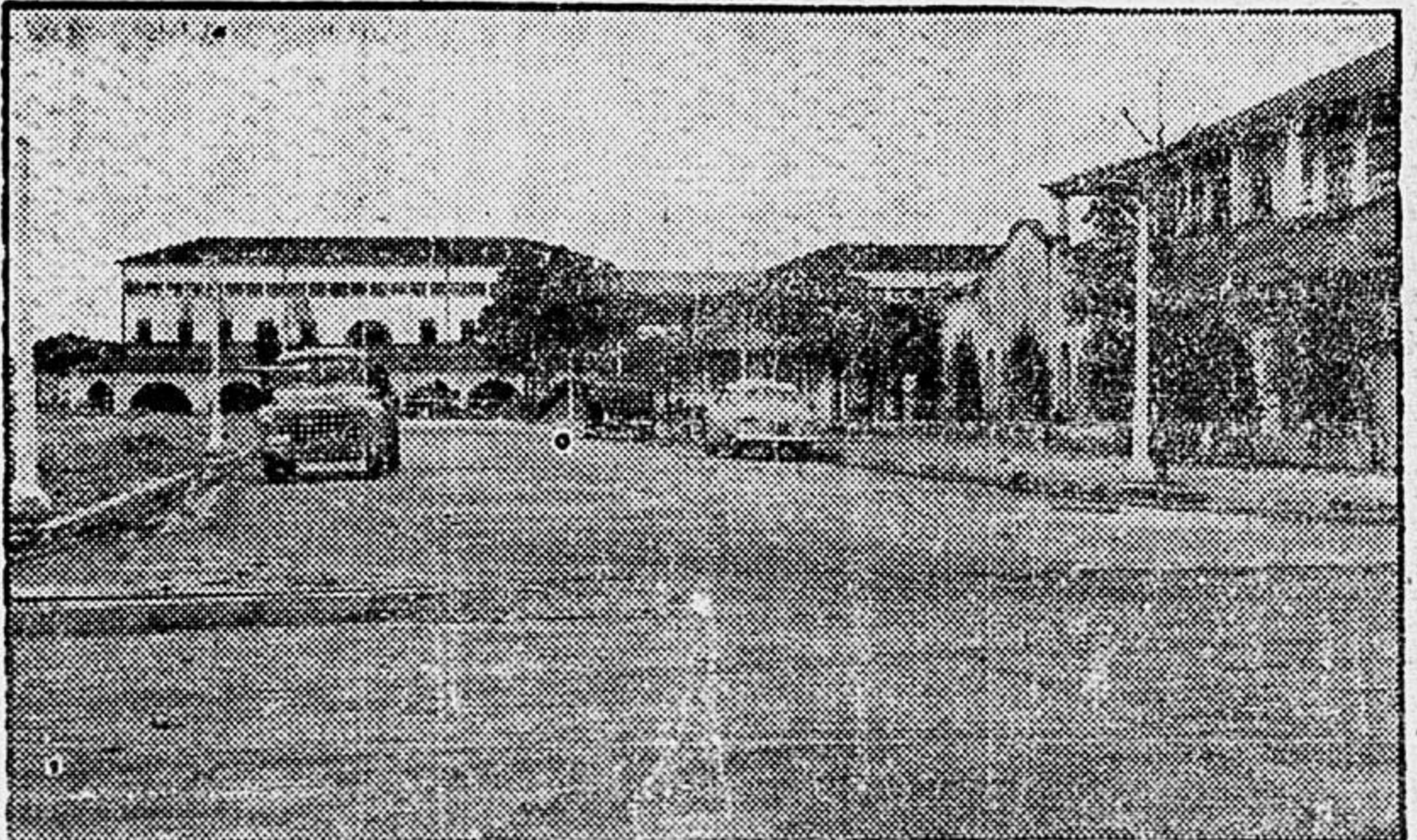
O "Presidente", por exemplo, sentindo o estado de insegurança da referida pista, estava voando apenas com a metade da carga para o Rio. Outros

mente a sensação de encontrar-se no mais acanhado, no mais desconfortável, no pior aeroporto internacional do mundo inteiro! Um aeroporto, em suma, onde havia apenas meia dúzia de cadeiras antigas e incômodas, um restaurante de quinta classe, instalações sanitárias acanhadas e imundas e um serviço telefônico que não poderia ser pior nem mais inútil!

Verdadeiro suplicio de quantos ali iam, para embarcar, levar ou receber amigos ou parentes, o aeroporto do Galeão constituía, por isso mesmo, uma fonte de permanente humilhação para todos nós, brasileiros, sobretudo para os que frequentam os aeroportos, mais afeitos, como se sabe, às noções de conforto e bem-estar.

A decolagem, pôde o trabalho ser concluído sem a necessidade de interditar o aeroporto do Galeão.

Desde novembro último, porém, que o tráfego ficou, ali, inteiramente normalizado. E, hoje, quando o "Presidente" desce na nova pista de 2.100 metros — tais foram as obras realizadas que bem se poderia chamar de nova a pista atual — com o seu impacto de 120 toneladas, tanto o piloto como os



Flagrante de uma das ruas principais de acesso ao aeroporto. Algumas delas medem 12 mts. de largura, outras 16; todas, entretanto, foram caprichosamente pavimentadas, de acordo com as exigências da técnica moderna

A Inauguração da Nova Estação de Passageiros — A Recuperação da Pista Principal — Um Restaurante Moderno e Confortável — Até de Bordo Dos Aviões se Pode Telefonar Para a Cidade — O "Presidente" Já Pode Descer Com Segurança

passageiros sentem que estão pisando terreno de absoluta segurança.

PROVA REAL

A pista, depois de devidamente recuperada, ficou em excelentes condições. A prova disso tiveram os técnicos da Aeronáutica, recentemente, quando aqui chegou um avião do exer-

cito americano, em viagem de experiência. Um pesadíssimo aparelho de 150 toneladas de peso, com capacidade para transportar 200 pessoas, desceu normalmente no Galeão, não apresentando a pista, depois dessa aterrissagem, o menor sinal de dano.

AS TRÊS MARIAS...

A pista antiga apresentava umas depressões, ou uns calombos, como diziam muitos, na sua linguagem pitoresca. Eram três, ao todo. Quando o avião baixava — na descida, essa sensação era mais pronunciada — percebia-se facilmente aqueles acidentes do terreno. Batizaram-nos "as três Marias" e, por esse nome, era conhecida, em todo o mundo, a pista do Galeão... Pois bem, com a obra recém-concluída, elas desapareceram. As três Marias poderão, hoje, ser encontradas no céu, ou noutra qualquer parte, menos na pista do nosso principal aeroporto.

CEM CAMINHÕES, NO DESMONTE DOS MORROTES!

Mas a obra não ficou terminada aí. A pista atual mede 2.100 metros, os quais não são, entretanto, suficientes para atender às necessidades crescentes da nossa aviação internacional. É preciso, pois, aumentá-la para três mil metros de comprimento. Mas como efetuar essa obra se o aeroporto do Galeão está construído num verdadeiro bolsão, com a agravante de ter dois morrotes que lhe prejudicam as cabeceiras?

cional Civil Aviation Organization — cuja função é recomendar normas, técnicas e jurídicas, para a padronização dos serviços dos aeroportos e de proteção ao voo, já tinha feito várias observações em torno do estado da pista.

Não era, pois, possível ampliar a pista sem remover aqueles graves obstáculos. Em ritmo de guerra foi iniciado o trabalho de desmonte. Cem caminhões, trabalhando dia e noite — das 6 da manhã à meia-noite, para sermos mais precisos — começaram a transportar a terra retirada por quatro escavadeiras. De dez a doze milhões de metros cúbicos de barro estão sendo, assim, removidos do Galeão para o mangue que a Marinha vai transformar, ao longo da Avenida Brasil, em terras salubres e ali erigir a Vila Naval, onde serão alojados os operários do Arsenal e inferiores daquela corporação.

Os trabalhos de desmonte atingiram a um ritmo verdadeiramente impressionante. Os caminhões se cruzam no caminho, uns repletos, outros vazios; aqueles vão na direção da Avenida Brasil, estes vêm em busca de carga, dessa carga tão necessária para transformar lodaçais insalubres em terra firme, que irá receber novas casas — fontes de progresso e embelezamento da cidade. A fila enorme de veículos parece crescer à medida que passam os minutos, tal é a sucessão de carros e a presteza com que eles se desincumbem dessa enorme tarefa.

UMA PISTA PARA OS AVIÕES DOMÉSTICOS

Com a demolição dos morrotes referidos, a Diretoria de Engenharia fará construir uma pista destinada exclusivamente aos aviões que viajam para o interior do país. A pista atual, já então aumentada para 3.000 metros, será utilizada somente pelos aviões internacionais, assegurando, assim, maior rapidez nas chegadas e partidas desses verdadeiros gigantes do ar.

A ESTAÇÃO DE PASSAGEIROS E OS SERVIÇOS DE ADMINISTRAÇÃO

Dois pavilhões principais foram aproveitados no plano de remodelação do Galeão. No primeiro foi instalada a Estação de Passageiros, no segundo, os serviços de administração — rotas aéreas e proteção ao voo. Todo o pessoal de voo ficará, assim, isolado dos passageiros, ao contrário do que se observa em outros aeroportos, com os inconvenientes fáceis de compreender.

Ao chegar ao aeroporto, o passageiro se dirige para o balcão da companhia respectiva, no centro do primeiro pavilhão. Recebida a ficha de embarque, ele se encaminha, a seguir, para um outro salão, onde estão instalados os serviços de Alfandega e Saúde. A seguir, é conduzido para o Salão de Espera, através de uma borboleta, que só dá passagem numa direção. Com isso se evita a invasão do salão de

GALEÃO — UM AEROPORTO A ALTURA DO RIO!

(Conclusão da 1.ª página)

embarque pelos penetrar, ou melhor, só os verdadeiros passageiros têm acesso a este salão. **ZELANDO PELO CONFORTO DOS QUE CHEGAM E DOS QUE PARTEM**
Na construção das acomoda-

UMA OBRA EM TRÊS FASES
A obra gigantesca, que ora marcha para o seu término, nos terrenos do Galeão, foi dividida em três fases distintas: Primeira, construção dos pátios e recuperação da antiga pista, além da construção das pistas de acesso, com o fito de assegurar

metros da estação de embarque. O acesso é extremamente fácil, pois esse posto está situado à saída da ponte. Pouco adiante, em local diverso, para evitar possíveis congestionamentos, foi construído o posto de estacionamento dos funcionários do aeroporto.

dade de acesso. Não nos esqueçamos que o aeroporto do Galeão foi construído antes de ser erguida a ponte que liga, hoje, a ilha ao continente, obra monumental de iniciativa de Salgado Filho, durante a sua gestão na pasta da Aeronáutica.
Outros fatores de natureza técnica contribuem para o rosário de restrições que se levantam contra ele. Não sendo, todavia, o ponto ideal, é indiscutivelmente o melhor de que se poderia lançar mão nas proximidades do centro da cidade. Daí o empenho do Ministério da Aeronáutica de dotá-lo das maiores facilidades, já que ele está destinado a ser, ou antes, já o é, na realidade, o mais importante aeródromo internacional do continente sul-americano.

A REDE TELEFÔNICA
Um dos grandes suplícios, — estes eram tantos, no antigo aeroporto, que mal se poderia distinguir ou caracterizar o maior — era indiscutivelmente a rede telefônica. O passageiro, ou seus acompanhantes, no Galeão, estava praticamente isolado da cidade. Não havia telefones em número suficiente para atender às necessidades do aeroporto; e os que existiam, passavam a maior parte do tempo mudos.

A nova rede telefônica é verdadeiramente irrepreensível. O passageiro pode falar para a cidade até do interior do próprio avião, enquanto este estiver em terra. Além disso, foram construídas linhas para alto-falantes, telex-talker, telefone oficial, de modo que hoje o aeroporto tem um serviço de comunicações de primeira ordem.
OS JARDINS
O pátio externo foi caprichosamente ajardinado segundo, traçado feito pelo professor Burle Marx. Tudo foi feito de baixo de grande meticulosidade, tendo ele próprio escolhido até as plantas que decoram aquele pitoresco recanto do aeródromo.

O muro que cercava a antiga Escola de Especialistas foi demolido e a visão que o novo aeroporto — em face das obras realizadas, tem perfeita aplicação, aqui, o adjetivo — oferece

xhrifado da Escola de Especialistas, a Diretoria de Engenharia fará construir um armazém destinado somente a carga recebida por via aérea.
Como se sabe, o comércio por via aérea está se desenvolvendo em ritmo bastante acelerado. Em 1950, as importações por essa via, somente do estrangeiro, atingiram 463.600,00 cruzeiros. Não há dados oficiais sobre as importações domésticas, mas o grande número de aviões utilizados no transporte interno de mercadorias demonstra que a aviação está desempenhando papel de relevo nessa importante tarefa.

COMO É FEITO O TRANSPORTE DE COMBUSTÍVEL
No pátio interno foram construídas galerias com tubulações para nove tipos diferentes de gasolina. Cinco deles já estão em uso no aeroporto; uma sexta, de querosene, se destina ao abastecimento dos aviões a jato; as três restantes serão usadas para os tipos de gasolina que vierem, porventura, a serem inventadas.

Pelo novo sistema, onde quer que se encontre o avião, no pátio interno, será convenientemente abastecido, sem a necessidade dos serviços de caminhão-tanque, que foi, assim, abolido.

Essa medida é de grande alcance no que respeita à segurança do aeroporto pois elimina praticamente os perigos de incêndio.

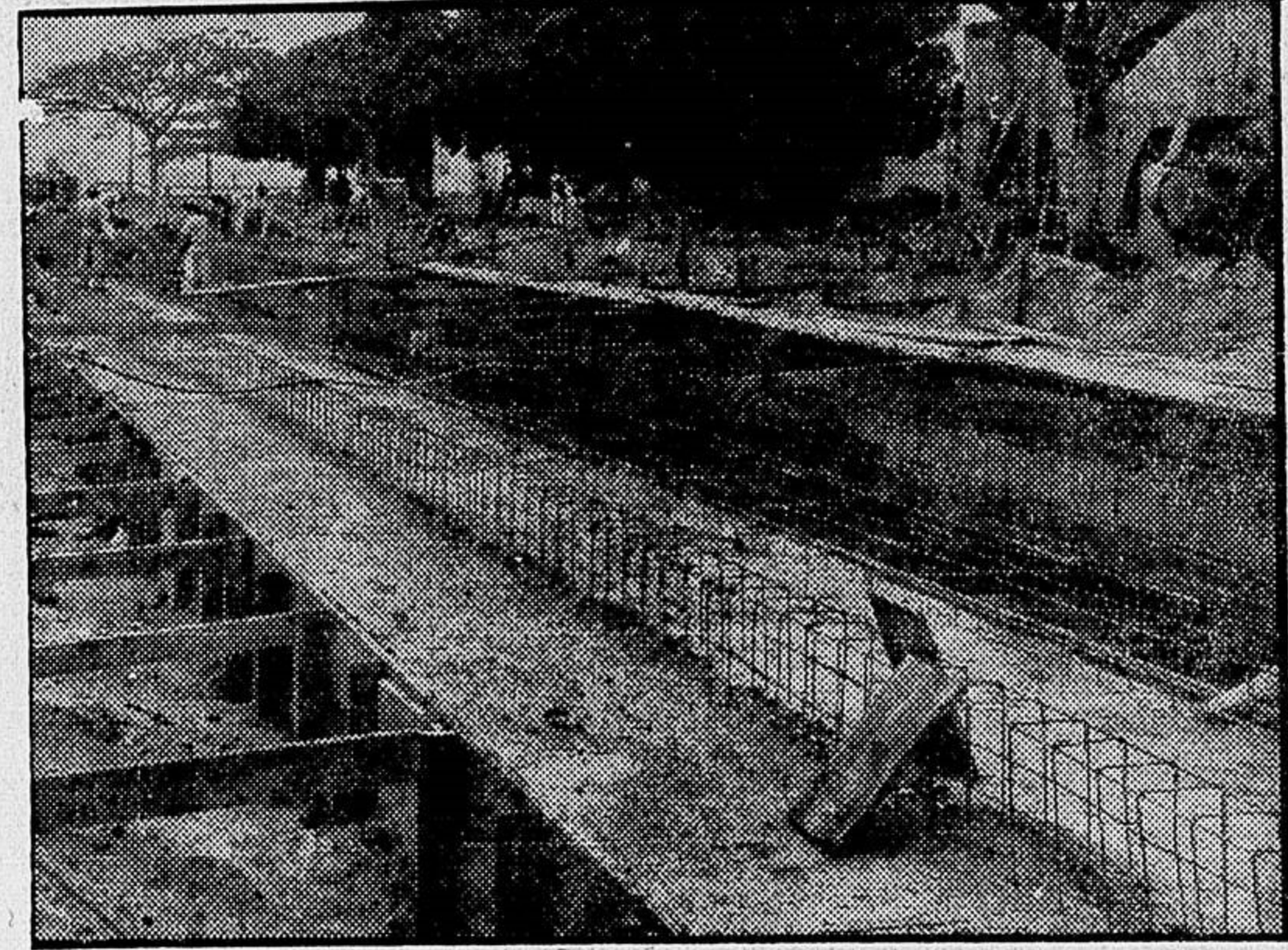
OS DOIS RESTAURANTES E SUAS FINALIDADES

A poucos passos da estação foi construído um restaurante, cuja decoração tropical será certamente motivo de atração turística. Chama particularmente a atenção do visitante um painel desenhado pelo prof. Burle Marx e montado com mosaicos portugueses, em sentido vertical. E muito frequente o uso desse mosaico em decorações de pisos, mas parece ser a primeira vez que eles são utilizados para compor painéis verticais.
Ao lado, funcionará um bar, de linhas ultra-modernas, onde

fa que estes o levassem a cabo no tempo-recorde em que foi concluído; o segundo, foi o coronel Jussara Fausto de Souza, Diretor Geral de Engenharia da Aeronáutica, a quem coube executar a obra. Nessa tarefa,

alás, soube cercar-se de auxiliares de grande competência e elogiável dedicação, entre os quais é de justiça destacar o dr. Jaime Stiffa, sob cuja supervisão direta estão todos os serviços em vias de conclusão.

Os novos melhoramentos de Galeão serão inaugurados no próximo dia 31 do corrente, quando a Aeronáutica comemorará o primeiro ano da gestão do Brigadeiro Néro Moura



Construção da galeria para o transporte subterrâneo dos diversos tipos de gasolina usados na aviação. Atualmente, como se sabe, são utilizados cinco, mas a administração do aeroporto, num elogável instinto de previsão, fez construir nove tubulações. O sexto tubo será para o transporte do querosene destinado aos aviões a jato. E os três restantes, para os futuros tipos de gasolina que se vierem a inventar. Na aviação, efetivamente, o progresso tem evoluído tão rapidamente que não estará longe esse dia

ões internas da estação de passageiros, os técnicos tiveram o cuidado de agir orientados por fatores de natureza psicológica. Os passageiros, agora, ficam junto aos seus acompanhantes até o instante final do embarque. No desembarque, os serviços de imigração (quando se trata de estrangeiros), Alfândega e Saúde são feitos com tal rapidez que, minutos após a chegada, o passageiro já se encontra entre os que o foram receber.

A nova estação dispõe de acomodações isoladas para os que chegam e os que partem.

Nos dois grandes salões de estar foram colocados excelentes bancos, construídos anatomicamente, com assentos isolados, de borracha esponjosa, forrados a lona, marrom ou verde, onde os passageiros e acompanhantes encontram o maior conforto.

Os alto-falantes, que dão aos passageiros instruções para embarque, ou outras quaisquer informações de interesse geral, foram colocados no teto, como se fossem lustres. Estão, assim, disfarçados, de modo a não comprometerem a estética do conjunto.

A HORA OFICIAL DOS PRINCIPAIS PAÍSES

Quem chega à estação de passageiros se defronta logo com os balcões de todas as companhias de aviação.

Ao centro está situado o balcão do D.A.C., que apresenta, entre outros melhoramentos, grandes relógios com a hora oficial das principais nações do mundo. O passageiro, assim, ao embarcar, já leva, no pulso ou no bolso, a hora do país para o qual se dirige, sem a necessidade de estar fazendo perguntas ou consultas a outros.

O EXAME CORPORAL DOS QUE CONDUZIREM CONTRABANDO

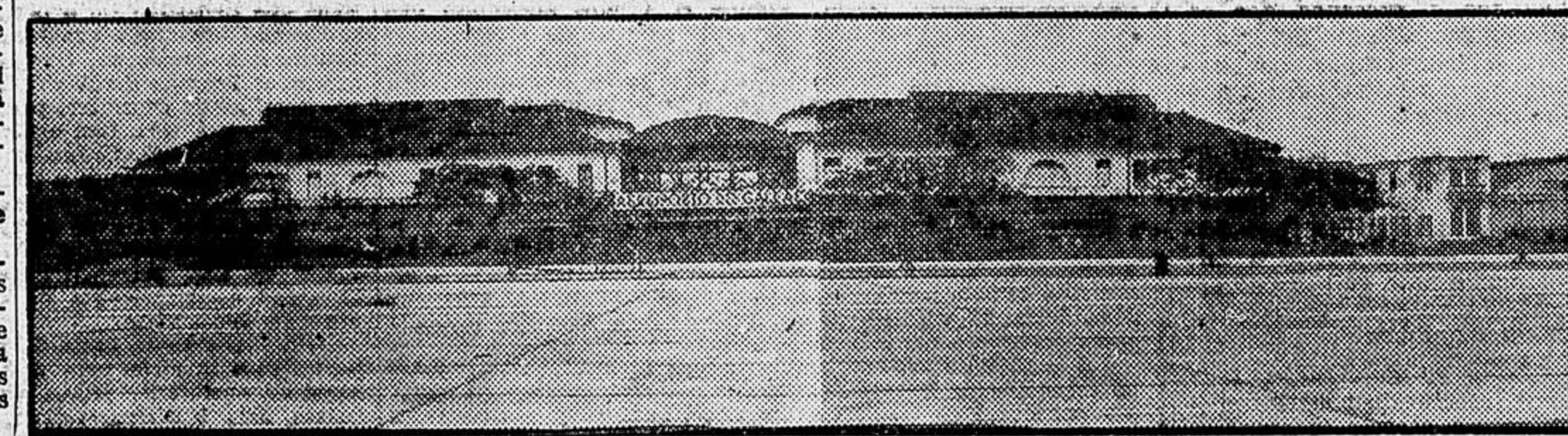
Na Estação de passageiros foi construído um balcão, onde os passageiros em trânsito podem deixar sua bagagem de mão, recebendo, no ato, um bilhete, mediante cuja apresentação lhe é a mesma devolvida, à hora do embarque. Assim, podem eles deixar o aeroporto e se locomoverem à vontade, sem ficar sujeitos à revista de praxe.

A um canto existe uma sala, montada com todo o conforto, para onde são levadas as pessoas suspeitas de conduzirem contrabando. Ali são elas submetidas ao exame corporal.

à pista principal maior capacidade de fêndimento; segunda, adaptação de dois pavilhões para a instalação da estação de passageiros e dos serviços de administração do aeroporto; terceira, construção de um hotel e

A PONTA DO GALEÃO E O AEROPORTO

Decididamente, não é a chamada Ponta do Galeão o lugar ideal para a instalação de um aeroporto da importância da-quele que foi ali construído. An-



Outro aspecto do pátio interno do aeroporto, ve ndo-se os pavilhões da Estação de Passageiros

do restaurante definitivo e loteamento dos terrenos que estão sendo paulatinamente conquistados pela demolição dos morros. Esses lotes serão entregues às companhias de aviação, que ali poderão construir, mediante concessão, acomodações para os seus serviços administrativos. O prazo de tais concessões é um problema de natureza jurídica e será depois convenientemente fixado, podendo ser de vinte ou de trinta anos, segundo os interesses do governo.

As duas primeiras fases, em face do seu caráter de absoluta urgência, foram atacadas simultaneamente. A terceira, porém, só será resolvida posteriormente.

RUAS AMPLAS E LOCAL DE ESTACIONAMENTO DE VEÍCULOS

A realização dessas obras exigiu a demolição de diversos pavilhões da antiga Escola de Especialistas.

Foram abertas várias ruas, umas de 12, outras de 16 metros de largura. Essas vias são consideradas logradouros públicos, mediante acordo com a Prefeitura. Já estão elas convenientemente concretadas e asfaltadas, obedecendo essa tarefa às exigências mais modernas da técnica.

Os passageiros e acompanhantes que chegam, em carro, ao aeroporto, dispõem de um amplo local privativo para o estacionamento respectivo, a poucos

tes havia, inicialmente, a inconveniência dos morros circunvizinhos — que, como se sabe, não oferecem segurança absoluta à navegação aérea — e a dificuldade

ao público é outra, mais grandiosa e moderna.

UM ARMAZÉM PARA CARGAS

No pavilhão do antigo almo-

serão servidos os aperitivos mais extravagantes.

O restaurante, a despeito de montado irrepreensivelmente, tem características de provisório, pois se destina a servir ao público enquanto não terminarem as obras do restaurante definitivo. Este será instalado nos altos da estação de passageiros, local mais adequado ao fim a que se destina, pois, independente da vastidão das suas instalações internas, é circundado por uma varanda de 100 metros de comprimento, que lhe assegura uma vista privilegiada, dominando todo o aeroporto e, mais ao fundo, o oceano.

Além disso, permitirá que os passageiros possam estar em contato com aqueles que o foram receber, logo após a descida do avião, através de acessos, já que a varanda referida está apenas a três metros de altura do pátio interno do aeroporto.

Quando estiver concluído o restaurante definitivo, o atual passará então a servir exclusivamente aos funcionários civis e militares do aeroporto.

OS ARTIFÍCIOS PRINCIPAIS DA OBRA

Dois homens contribuíram mais destacadamente para que essas obras chegassem ao seu termo: o primeiro deles foi o Ministro Néro Moura, que teve a iniciativa do empreendimento, dando aos seus auxiliares, ainda, todos os recursos pa-

Nova linha aérea ultra-rápida

Rio-São Paulo-Curitiba

Entre as companhias nacionais de aviação, a VASP foi a única a equipar a sua frota com os poderosos aparelhos SCANDIA - os moderníssimos aviões produzidos após-guerra! Faça, agora, suas viagens com maior rapidez, segurança e conforto, pelos novos SCANDIA da VASP!

pelos possantes

Scandia

OS NOVOS Scandia encurtam o tempo!

LINHA AÉREA RIO-SÃO PAULO-CURITIBA		DIÁRIA	
Rio	14,00	Curitiba	9,00
S. Paulo	15,75	S. Paulo	10,05
Curitiba	15,35	Rio	11,45

Viação Aérea São Paulo S. A.

S. PAULO: R. Líbero Baduró, 89 - Tel. 33-4124 RIO: R. Santa Luzia, 735-A e B - Tel. 52-2898 - 52-4329 CURITIBA: R. 16 de Novembro, 522 - Tel. 864 Rio México, 118-A - Telefones: 22-9681 - 52-7011

Ag. Partidas

JEEP 1946

Fabricante FORD, em perfeito funcionamento — Vende-se Av. Presidente Vargas N.º 1988

O Banco do Brasil e a Acesita

Em entrevista concedida à imprensa mineira, o sr. Ricardo Jafet desmentiu a notícia de que os interesses do Banco do Brasil na Acesita seriam transferidos à Cia. Siderúrgica Belo-Mineira.

PRIMÁRIO ADMISSÃO

Pelos melhores professores MATRICULAS ABERTAS COLEGIO VASCO DA GAMA

10 ponto mais central da Cidade RUA SENADOR DANTAS N.º 118 TELEFONE: 42-3739

Edif. Liceu Literário Português em frente ao Tabuleiro da Baiana.

MESBLA

PIONEIRA NO RAMO DE AVIAÇÃO

tem a grata satisfação e justificado orgulho de comunicar ao público brasileiro que acaba de ser distinguida com a representação exclusiva, em nosso país, de

THE DE HAVILLAND AIRCRAFT CO. LTD. (INGLATERRA)

e suas associadas, - famosa organização industrial britânica especializada na fabricação de AVIÕES, HÉLICES, MOTORES e TURBINAS A JATO.

incluindo mais esta firma de renome universal em sua já extensa relação de grandes e famosas representações internacionais, visa MESBLA proporcionar ao mercado brasileiro e, muito especialmente, ao desenvolvimento aeronáutico do país, o que de melhor e mais perfeito existe na moderna indústria de aviões de após guerra, e na qual a THE DE HAVILLAND AIRCRAFT CO. LTD. ocupa um lugar de relevada importância em todo o mundo.

Com uma linha de aviões para as mais diversas aplicações na paz e na guerra, a famosa fábrica inglesa produz os seguintes tipos e marcas de aparelhos:

TREINAMENTO

CHIPMUNK (Treinamento primário)
VAMPIRE (Treinamento para caça a jato)

COMERCIAIS

COMET (Avião a jato para vôos intercontinentais, para 36/48 passageiros)
AMBASSADOR (Avião bi-motor para vôos transcontinentais, 40/55 passageiros)
HERON (Avião quadri-motor, para vôos comerciais, 14/17 passageiros)
DROVER (Avião tri-motor para transportes leves, 7/9 passageiros)
DOVE (Avião bi-motor para transportes leves, 8/11 passageiros)
BEAVER (Avião monomotor para transportes leves, 7 pessoas)

MILITARES

VAMPIRE (Caça noturna a jato)
MOSQUITO (Bombardeiro leve bi-motor)
VAMPIRE (Caça a jato)
SEA HORNET (Caça bi-motor para operar em porta-aviões)
VENOM I (Caça a jato)

A THE DE HAVILLAND AIRCRAFT CO. LTD. estende seus negócios e sua poderosa organização a todo o mundo, através das seguintes firmas subsidiárias e associadas:

NA INGLATERRA: The De Havilland Engine Co. Ltd., The De Havilland Propeller Ltd., The De Havilland Aero-nautical Technical School, The De Havilland School of Flying, The Hearle-Whitley Engineering Co. Ltd.

NO ESTRANGEIRO:

- Austrália: The De Havilland Aircraft Pty Ltd., The De Havilland Aircraft Pty Ltd. (Propeller Division)
- Canadá: The De Havilland Aircraft of Canada Ltd.
- Índia e Paquistão: The De Havilland Aircraft Co. Ltd.
- África do Sul: The De Havilland Aircraft Co. of S. A. (Pty) Ltd.
- Rodésia: The De Havilland Aircraft Co. Ltd.
- Nova Zelândia: The De Havilland Aircraft Co. of New Zealand Ltd.

AGORA, representadas em nosso país, através da pioneira dos negócios de aviação no Brasil - MESBLA S.A. uma organização comercial de tradição em QUALIDADE e BONS SERVIÇOS.

DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO

MESBLA

RIO-S. PAULO - P. ALEGRE - RECIFE - B. HORIZONTE
VITÓRIA - NITERÓI - PELOTAS - MARÍLIA

proprietor 1946

SANTOS DUMONT, UM AEROPORTO À ALTURA DO NOSSO PROGRESSO

O aeroporto Santos Dumont passou recentemente por uma reforma radical. Hoje é inegavelmente o maior e mais confortável de todo o país, sobretudo a sua Estação de Passageiros, que ostenta luxo à altura da nossa Capital. Seu movimento tem crescido num ritmo verdadeiramente impressionante, estando ele hoje classificado entre os maiores do mundo inteiro.

A pista mede 1.000 metros. É acanhada, sustentam alguns. Mas os técnicos dizem que ela, em face da organização irrepreensível dos serviços da sua torre de controle, está em condições de comportar movimento maior.

Apesar dessas opiniões reconhecidamente judiciosas, é pensamento das autoridades aumentar a pista, aterrando, para isso, um trecho do mar adjacente.

A direção desse aterro é que está sendo motivo de controvérsias. Achar um que é se deve projetar no rumo da Escola Naval. Outros, porém, sustentam que o mais recomendável é aterrar a parte que fica do lado da Cantareira.

Apresentando, não tem grande importância a direção do aterro, já que o que se objetiva é aumentar a pista. Entretanto, esse detalhe é de significação primordial, levando-se sobretudo em conta a posição topográfica do aeroporto em face dos ventos.

A Segurança das Partidas e Chegadas

Como se sabe, aquele local castigado pelos ventos, de tal maneira que, muitas vezes, chega a pôr em perigo a segurança das partidas e chegadas.

O prolongamento da pista na direção da escola Naval teria o inconveniente de fazer partir as aeronaves que levantam-se em vôo naquele rumo, em face da vizinhança com o Pão de Açúcar.

Não é que todas as decola-

mais relevante é o desmonte do morro de Santo Antônio, cujas terras seriam empregadas naquele aterro.

MISSÃO DELICADA

Só mesmo graças à prática do pessoal da torre de controle de vôo é que não se registram desastres no aeroporto de Santos Dumont.

Um leigo que assistia àqueles trabalhos, jamais poderá com-

O prolongamento da pista, assunto controvertido — Como trabalham os funcionários da Torre de Controle de Vôo — Mais de 300 cidades servidas pela nossa aviação comercial — 2.345.000 passageiros transportados em 1951 — 385 viagens redondas semanais entre Rio e São Paulo — Rio é o aeroporto de maior movimento — O Ministério da Aeronáutica, único ministério militar cujas verbas têm aplicação para fins civis — Com o aumento das tarifas, caiu o movimento de passagens: 15 por cento!

das e expedidas em português, inglês e castelhano.

SINAIS DE PROTEÇÃO DA PISTA

Os serviços de segurança do aeroporto de Santos Dumont são perfeitos. Na torre de controle existem campanhas de alarme para controlar o tráfego na pista, impedindo que pedestres ou volantes distraídos gem dos aviões.

Na cabeceira do lado da Escola Naval, devido à intensidade do tráfego de veículos, foram colocados sinais de proteção, que são também controlados pela torre. A aproximação de um avião, o trânsito, ali, é interrompido para evitar possíveis desastres.

Além disso, ficam permanentemente postados no patio do aeroporto, em local de fácil acesso, um carro de bombeiros e uma ambulância, todos prontos para atender ao primeiro chamado.

Gracias entretanto, à segurança do controle de vôo, suas tripulações são as que menos trabalham, pois é raríssimo ocorrer um desastre qualquer em Santos Dumont.

COMO OPERA O CENTRO DE CONTROLE

O Centro de Controle trabalha em harmonia com a torre de vôo. Instalada numa sala do terceiro pavimento do edifício do aeroporto Santos Dumont — sala que hoje se tornou acanhada para o seu movimento — o Centro de Controle recebe todas as mensagens rádio-telegráficas dos aviões em vôo, transmitindo para a torre aquelas que são do seu interesse imediato, como, por exemplo, a aproximação dos aparelhos.

Através dos serviços do Centro de Controle é possível acompanhar a marcha detalhada dos aviões que vêm dentro da sua zona de influência.

OS SERVIÇOS DA TORRE DE VÔO

A torre de controle de vôo está instalada no edifício do aeroporto. É ela responsável pela segurança dos aviões que voam nas proximidades de Santos Dumont.

Os serviços de controle são feitos de duas maneiras distin-

Muitas vezes, embora voando praticamente sobre o campo, a falta de visibilidade não lhe permite pousar senão por intermédio dos instrumentos. A torre, então, cabe o papel de orientá-lo no sentido de que ele pouse com segurança.

As instruções são emitidas através de microfones. Há ocasiões em que estão voando, ao mesmo tempo, sobre o campo, oito a dez aviões. São eles então, colocados em pilhas ou mais propriamente, uns sobre os outros. A distância regulamentar é de 300 metros, mas eles têm uma margem de segurança correspondente à metade, de modo que podem baixar até 150 metros, sem o perigo de colisões. A proporção que os que estão mais baixos



Este sistema pneumático liga o Centro de Controle à Estação Rádio, à Meteorologia, à Torre e Sala de Tráfego

vão pousando, os outros também recebem instruções para irem descendo, observada sempre a distância mínima entre si.

Quem entrar na torre de controle em tais ocasiões, tem a sensação legítima de estar numa casa de loucos, tais e tão repetidas são as conversas captadas pelos receptores. Todos falam ao mesmo tempo, uns pedindo

OS PILOTOS E OS PROBLEMAS DE VÔO

Antes de partir, o piloto encaminha o seu problema de vôo — como se diz em linguagem técnica — ao serviço de controle. É verdade que não há uma rigidez absoluta quanto ao itinerário traçado. Muitas vezes, por qualquer motivo, o piloto é obrigado a afastar-se da rota. Mas a conveniência de obedecer a esse roteiro é dele próprio, pois em caso de desastre torna mais fácil a localização da aeronave e os trabalhos de salvamento.

A DIVISÃO EM ZONAS

Para efeito de controle, o Brasil é dividido em zonas. As cinco principais, já em operação, são as seguintes: Porto Alegre, São Paulo, Rio Natal e Belém. Há uma sexta zona que controla o tráfego de Campo Grande a Manaus, mas que não tem ainda movimento.

O serviço de controle de vôo é feito por essas zonas com absoluta perfeição. A medida que o avião se aproxima ou se afasta dos seus limites, entra em contato com a estação de terra, dando a posição e pedindo ou enviando instruções.

Nas zonas de pouco movimento, onde não haja serviço de controle organizado, os aviões em vôo mantêm contato com pequenas estações portáteis, instaladas nos próprios campos de pouso. Essas é que lhes dão as informações de que eles venham porventura a necessitar.

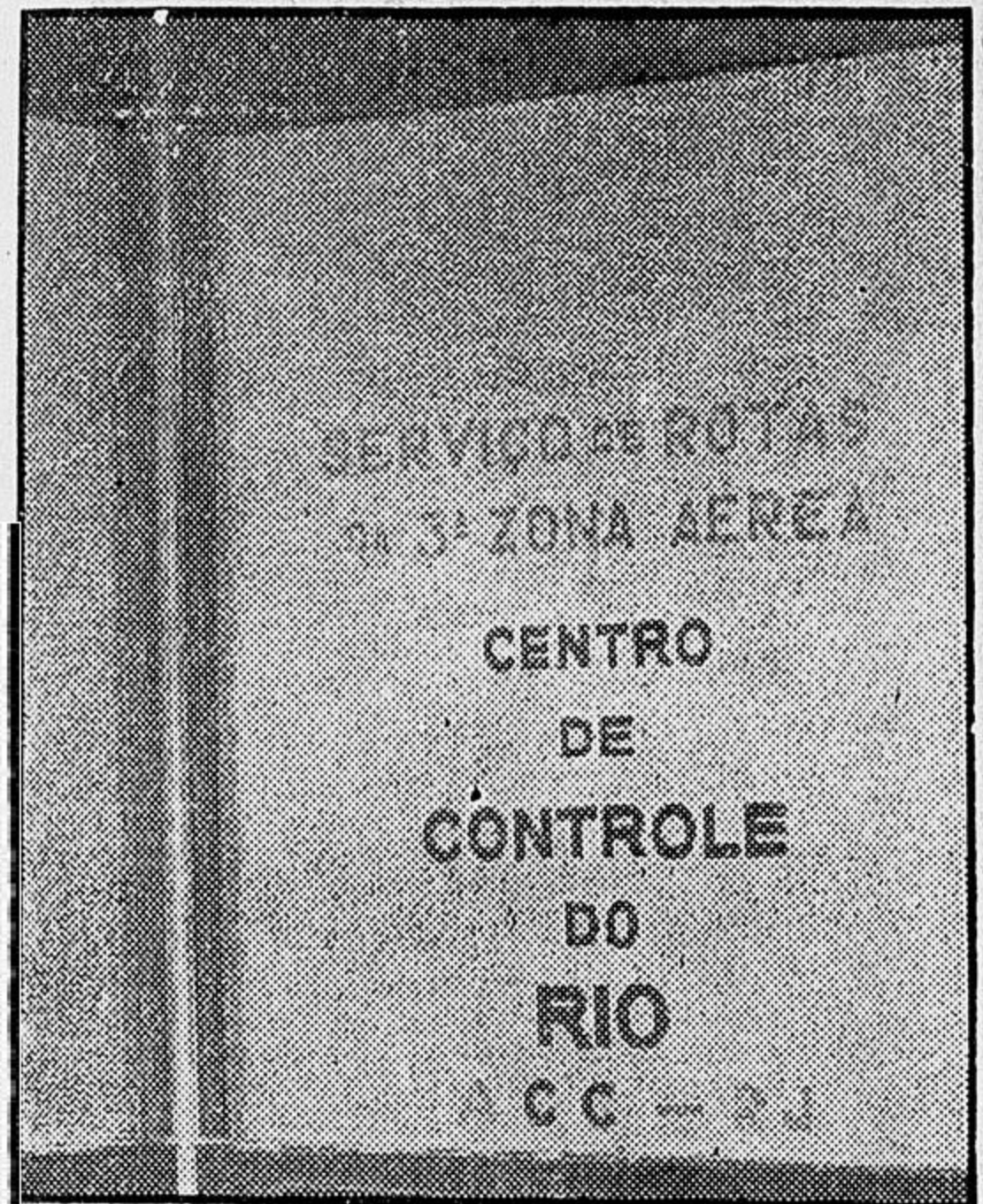
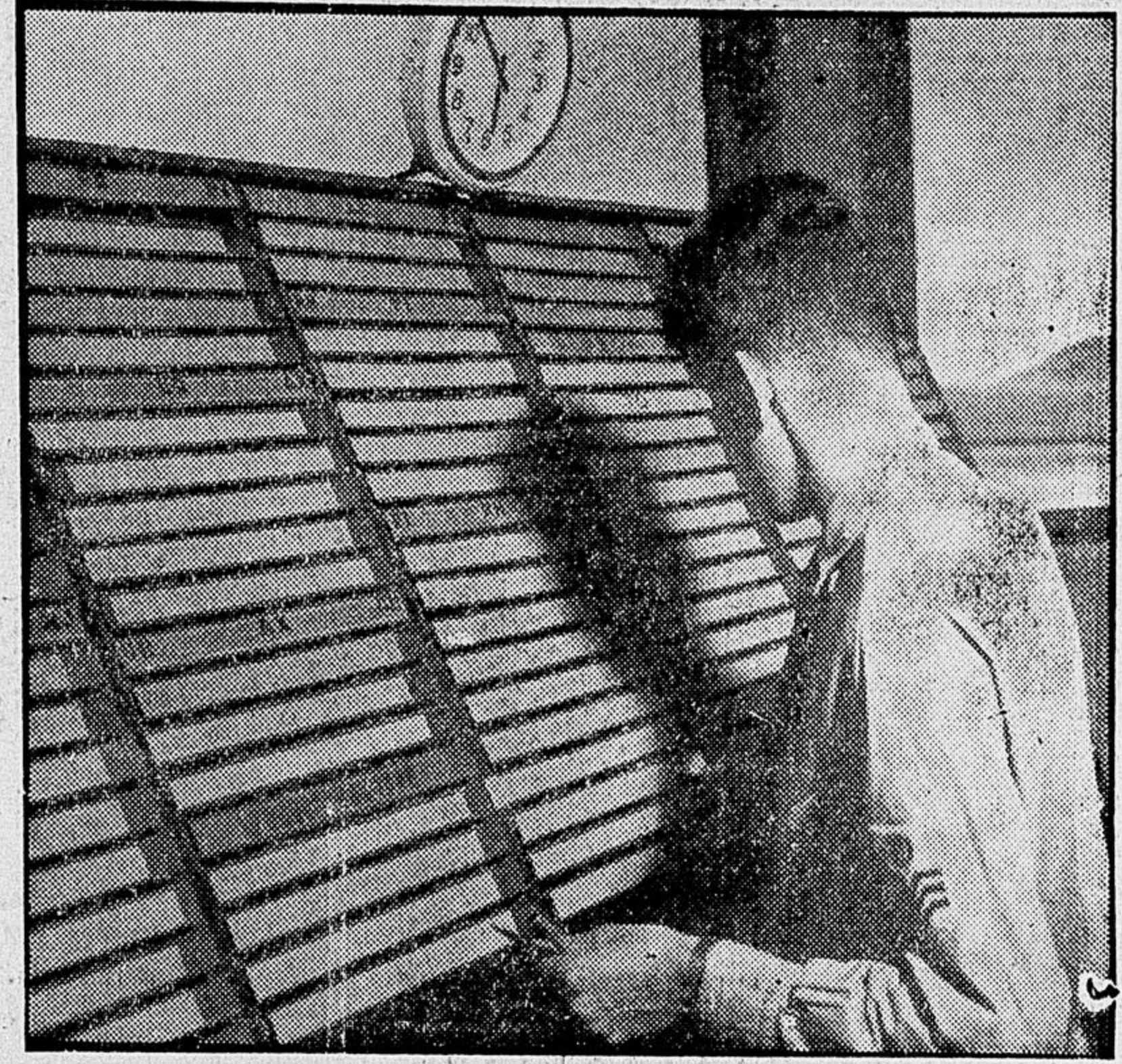
MAIS DE 300 CIDADES

A nossa aviação comercial tem acusado progresso excepcional desde a terminação da guerra.

Segundo dados oficiais, mais de 250 cidades do Brasil e 16 do exterior estão a menos de dois dias de viagem do Rio ou São



Esta mesa controla a rota de maior tráfego do mundo, a rota Rio-São Paulo



Aqui começam os serviços do Centro de Controle Aéreo do Rio de Janeiro

gens ficassem sujeitas a esse perigo. Mas um avião cujos motores não correspondessem aos esforços do piloto, ou que tivesse no seu bôjo carga excedente, não estaria isento da probabilidade de ir chocar-se com aquela montanha de pedra.

O aterro no rumo oposto facilitaria as partidas e chegadas, qualquer que fosse a direção dos ventos, sem os inconvenientes acima apontados.

Relembrem os partidários do prolongamento da pista que já ocorreram ali vários acidentes, não por incapacidade dos pilo-

prender a razão desse verdadeiro milagre, tais e tão frequentes são os problemas e as dificuldades técnicas que ali surgem quase diariamente.

Trabalha na torre cinco funcionários, um em cada posição. O controle de aproximação fica entregue a um deles; o outro fiscaliza os serviços de inter-comunicação; um terceiro se encarrega da sinalização luminosa; outro ainda é responsável pelo controle do aeródromo (da torre propriamente dita); e o último é supervisor.

A classificação desses elementos, no alfabeto burocrático, não



A mesa do primeiro plano coordena as chegadas e saídas dos aviões, com a Torre do Rio. Ao fundo, a Rádio-Rio dá instruções de aproximação às aeronaves

tos, mas em consequência da exiguidade da sua extensão atual. As obras planejadas, embora onerosíssimas, teriam assim a vantagem de garantir maior segurança aos aviões que pousam em Santos Dumont.

Entretanto, tais obras, segundo se sabe, estão sujeitas a uma

é, na realidade, das mais invejáveis. Como é entretanto, delicada a missão de que estão investidos!

A torre trabalha 24 horas consecutivas por dia mas à noite os turnos são menores, pois o número de aviões em vôo é sempre diminuto.

As comunicações são recebi-

tas: controle de aproximação, quando o avião está voando dentro de um raio de 50 quilômetros, e controle visual, quando a aeronave pode avistar a pista, a olho nu.

A tarefa é sobretudo delicada pois o piloto entrega intencionalmente a sua sorte e a dos passageiros à torre referida.

instruções, outros fazendo reclamações, tudo num timbre de voz que bem denuncia o nervosismo dos pilotos, impossibilitados de descer prontamente e obrigados, muitas vezes, a ficarem voando longos minutos enquanto não se apresenta uma ocasião propícia para a sua aterrissagem.

Paulo, por avião de matrícula brasileira.

Se considerarmos, porém, as ligações feitas pelos taxis aéreos que convergem para Belo Horizonte, Curitiba, Corumbá, Campo Grande, Goiânia Salvador e outros centros, fazendo conexão com as linhas regulares, teremos o número de cidades brasileiras servidas pela aviação elevado a mais de 300.

AS DIFERENTES ROTAS

O território brasileiro é dividido em aerovias, através das quais voam os nossos pilotos.

Temos assim a rota do litoral e as rotas de São Paulo para o norte do país, por Goiânia e vales do Tocantins e do Araguaia; as linhas de S. Paulo ou do Rio, que, por Belo Horizonte e pelo vale do S. Francisco, levam

também ao norte, ao nordeste ou a S. Salvador; a ligação de Porto Alegre a São Paulo e Rio pelo interior, acompanhando, um tanto distanciado, o traçado da estrada de ferro S. Paulo-Rio Grande e a ligação Belo Horizonte a Salvador por Governador Valadares.

Em direção aproximada dos paralelos temos as ligações de Porto Alegre para a fronteira oeste; de Florianópolis para Itajaí e Joazeiro; Curitiba-Foz de Iguaçu; S. Paulo e todo o Estado e mais ao norte do Paraná e Mato Grosso até Curitiba, com prolongamento para os territórios de Guaporé e Acre; de Belo Horizonte para Curitiba pelo Triângulo Mineiro ou por Goiânia; de Salvador para Goiás por Barreiras; de Recife

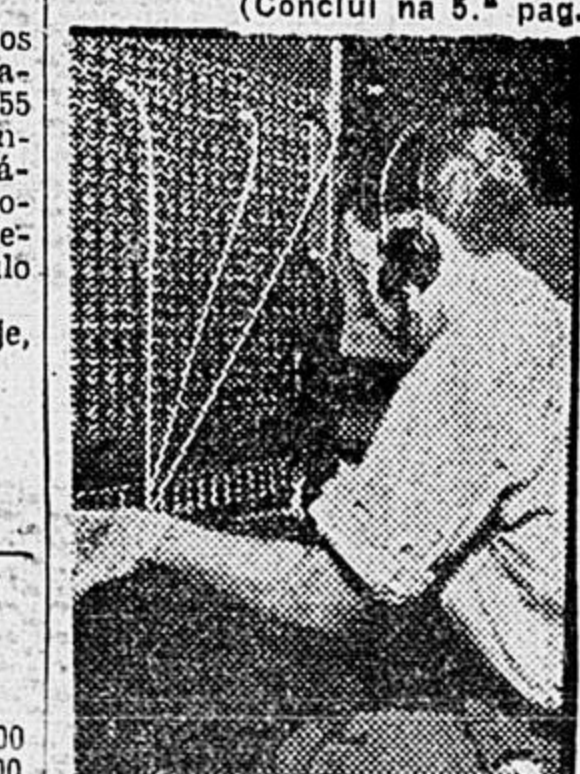
e João Pessoa para o interior do Estado e todo o Amazonas com seus inúmeros afluentes.

Existem também linhas regionais como as dos Estados do Rio Grande do Sul, São Paulo e a linha Paranaíba-Terezinha-Florianópolis-Belém; a linha do sul de Mato Grosso e as linhas do nordeste da empresa Aero-Norte, todas, porém, com as conexões necessárias nas linhas tronco.

Rio e S. Paulo estão ligados por 385 viagens redondas semanais, dando média diária de 55 viagens redondas. Considerando-se que as aeronaves em tráfego oferecem a média de 23 lugares, teremos 1265 assentos oferecidos por dia para S. Paulo ou de São Paulo para o Rio. A viagem de avião é, hoje,

mais fácil e confortável que a de trem. Embora os ônibus tenham desfilado momentaneamente o volume do tráfego aéreo entre as duas cidades — que se atribui ao sabor do ineditismo — espera-se, contudo, que a situação se venha a normalizar dentro de um futuro próximo, pois a locomoção por via aérea é sempre mais rápida e oferece inegavelmente maior conforto ao passageiro.

(Conclui na 5.ª pag.)



Por esta mesa telefônica, o Centro de Controle se comunica com as estações de rádio das empresas comerciais

TRÁFEGO AÉREO COMERCIAL EMPRESAS NACIONAIS E ESTRANGEIRAS

	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951
PERCURSO km.	6.939.682	7.504.130	8.891.545	12.473.118	17.593.183	20.578.251	23.465.486	39.982.784	54.632.580	69.659.985	80.147.108	82.246.548	94.427.000
DURACÃO	32.212	33.877	38.937	53.470	71.882	84.810	97.001	155.340	212.891	269.000	304.100	320.511	373.000
PASSAGEIRO	70.734	85.971	99.688	122.123	171.860	244.516	289.580	539.391	818.732	1.153.985	1.359.638	1.714.470	2.345.000
BAGAGEM kg.	999.894	1.333.355	1.612.518	2.085.379	3.043.893	4.031.981	4.623.488	7.965.423	11.062.737	13.000.000	17.610.454	21.598.803	28.336.000
CARGA, kg.	446.138	612.601	735.066	1.106.272	2.953.926	3.469.207	4.781.550	7.155.551	12.291.293	22.400.000	30.291.920	39.467.837	45.343.000
CORREIO, kg.	202.520	240.735	233.448	299.522	556.940	773.731	562.775	595.654	675.752	910.000	1.233.190	1.337.594	1.204.000

NOTA: — É considerado apenas o tráfego das Empresas estrangeiras dentro do território nacional. Os dados referentes a 1951 são estimativas baseadas nos meses já apurados.

SANTOS DUMONT, UM AEROPORTO À ALTURA DO NOSSO PROGRESSO

MOVIMENTO ESTATÍSTICO DOS AEROPORTOS

(Concluído da 2.ª página)

Aeropor- tos	Aeronaves		Passageiros				Correio (kgs.)			Carga (kgs.)		
	AT.	DEC.	DES.	EMB.	TRANS.	DES.	EMB.	TRANS.	DES.	EMB.	TRANS.	
Congonhas	81.354	31.358	397.166	300.510	64.242	141.765	94.827	—	5.945.763	11.255.375	—	
Cumbica	203	204	966	1.001	2.115	13.967	2.985	98.393	18.046	10.127	27.931	
Galeão	3.470	3.470	53.960	54.203	24.777	165.702	89.366	—	987.188	1.314.432	—	
S. Dumont	26.401	26.352	387.624	384.383	3.649	150.253	857.124	6.548	6.365.431	9.163.351	133.330	
1951												
Congonhas	85.946	36.005	469.312	457.093	77.887	166.865	136.047	—	8.417.732	14.488.448	—	
Cumbica	176	175	1.274	1.275	2.369	1.184	2.426	6.492	25.114	38.520	47.297	
Galeão	3.905	3.893	66.473	67.048	33.011	234.561	133.088	—	1.314.449	1.443.204	—	
S. Dumont	29.891	30.271	453.767	449.748	3.495	201.489	290.134	4.544	8.319.756	11.199.896	154.671	

O MOVIMENTO DE RIO E S. PAULO

Os dados constantes do quadro anexo evidenciam o movimento dos aeroportos das duas principais cidades do Brasil.

Vê-se que o Rio (Galeão e Santos Dumont) fez embarcar, no ano passado, 516.796 passageiros, enquanto S. Paulo (Cumbica e Congonhas) só conseguiu embarcar 458.358.

Quanto aos desembarques, Rio também suplantou a sua maior rival, tendo acusado o movimento de 520.240 passageiros, enquanto S. Paulo registrou apenas 470.586.

Há uma competição que se vai tornando cada vez mais séria entre as duas grandes cidades, mas o Rio, nas estatísticas até agora divulgadas, ainda continua na vanguarda, sem embargo de dados contraditórios publicados aqui e ali.

Observe-se que esse movimento teria sido maior se não fôra a greve dos aeronautas, que durou de uma semana, impedindo quaisquer operações de voo nos dois aeroportos.

UM VERDADEIRO PIONEIRO

O Departamento da Aeronáutica Civil, ou o D.A.C., como é por todos conhecido, está, hoje, sob a direção do brigadeiro Henrique Dyott Fontenelle, oficial brilhante, com mais de 40 anos de serviços prestados. Acompanhou ele a evolução da nossa aviação, tendo sido, na realidade, um dos artífices da grande obra que hoje constitui nosso legítimo título de glória.

Em 1947, quando a aviação nacional atravessava ainda a sua fase embrionária, o brigadeiro Fontenelle, então simples tenente, transformou-se no pioneiro de uma campanha em prol da construção de campos de pouso. Sob o lema "Dêem campos de

pouso ao Brasil", ele levou sua idéia a todos os recantos do país, sugerindo uma política segura e realista para a nossa infra-estrutura.

Trabalhou, depois, exaustivamente, para o desenvolvimento da nossa aviação militar e comercial, inaugurando campos aqui, bases ali, aero-clubes acolá, centros de aeromodelismo mais adiante, sempre animado do mais sadio entusiasmo cívico e amor patriótico.

AS ROTAS AEREAS E SEU NOVO DIRETOR

A Diretoria de Rotas Aéreas, organismo fundado e dirigido durante longos anos pelo brigadeiro Eduardo Gomes, está hoje sob o comando do coronel Helió Costa, um dos mais jovens e brilhantes oficiais da nossa aviação.

Trabalhador infatigável, cheio de entusiasmo pela nova função, tem sido ele um digno continuador da obra do seu antecessor.

A Diretoria de Rotas Aéreas, responsável pela segurança dos nossos aviões em voo, continua a trabalhar com o mesmo ritmo de sempre. Ali não há burocracia, nem protelações. Tudo é feito no minuto preciso, dentro de normas matemáticas. E, graças à eficiência dos seus serviços, pode o Brasil ostentar orgulhosamente a título de vice-campeão do mundo da aviação comercial.

De fato, nas classificações internacionais, o nosso país vem logo abaixo dos Estados Unidos, que não pode deixar de constatar um legítimo título de glória para todos nós.

COMO SÃO APLICADAS AS VERBAS DO MINISTÉRIO DA AERONÁUTICA

Há uma particularidade in-

teressante e para a qual poucos têm atentado. A maioria do povo desconhece, mesmo, é que o Ministério da Aeronáutica é o único ministério militar cujas verbas, em sua esmagadora maioria, têm aplicação para fins civis.

O Brasil possui atualmente cerca de oitocentos aeródromos e campos de pouso. Uns modernos, bem aparelhados, com pistas de cimento, onde pousam diariamente dezenas de gigantescos aviões. Outros mais acañados, com pistas de terra batida, sem conforto, tendo apenas as instalações essenciais para o embarque e desembarque de um reduzido número de passageiros. Em alguns deles, tal é o desconforto que o passageiro passa momentos de verdadeiro constrangimento.

Mas, tanto nos primeiros como nos últimos, os serviços de manutenção são custeados pelo Ministério da Aeronáutica, pois, embora sendo, todos, campos militares, são, entretanto, utilizados para a aviação comercial. Em resumo, dos oitocentos campos que ora possui a nossa pátria, somente dois, Marte, em S. Paulo, e Afonso, no Rio, são estritamente militares.

O AUMENTO DAS TARIFAS E SUAS CONSEQUÊNCIAS NO VOLUME DO TRÁFEGO

Recentemente, as campanhas comerciais pleitearam do governo autorização para majorar suas tarifas de cargas e passageiros, sob a alegação de que necessitavam de fazer um reajustamento de salários dos seus funcionários.

A majoração foi, afinal, concedida, entrando em vigor nos primeiros dias de dezembro último.

Esse aumento, entretanto,



Para os aviões mais distantes que não podem ser alcançados pela radiofonia, existe esta estação de rádio-telegrafia

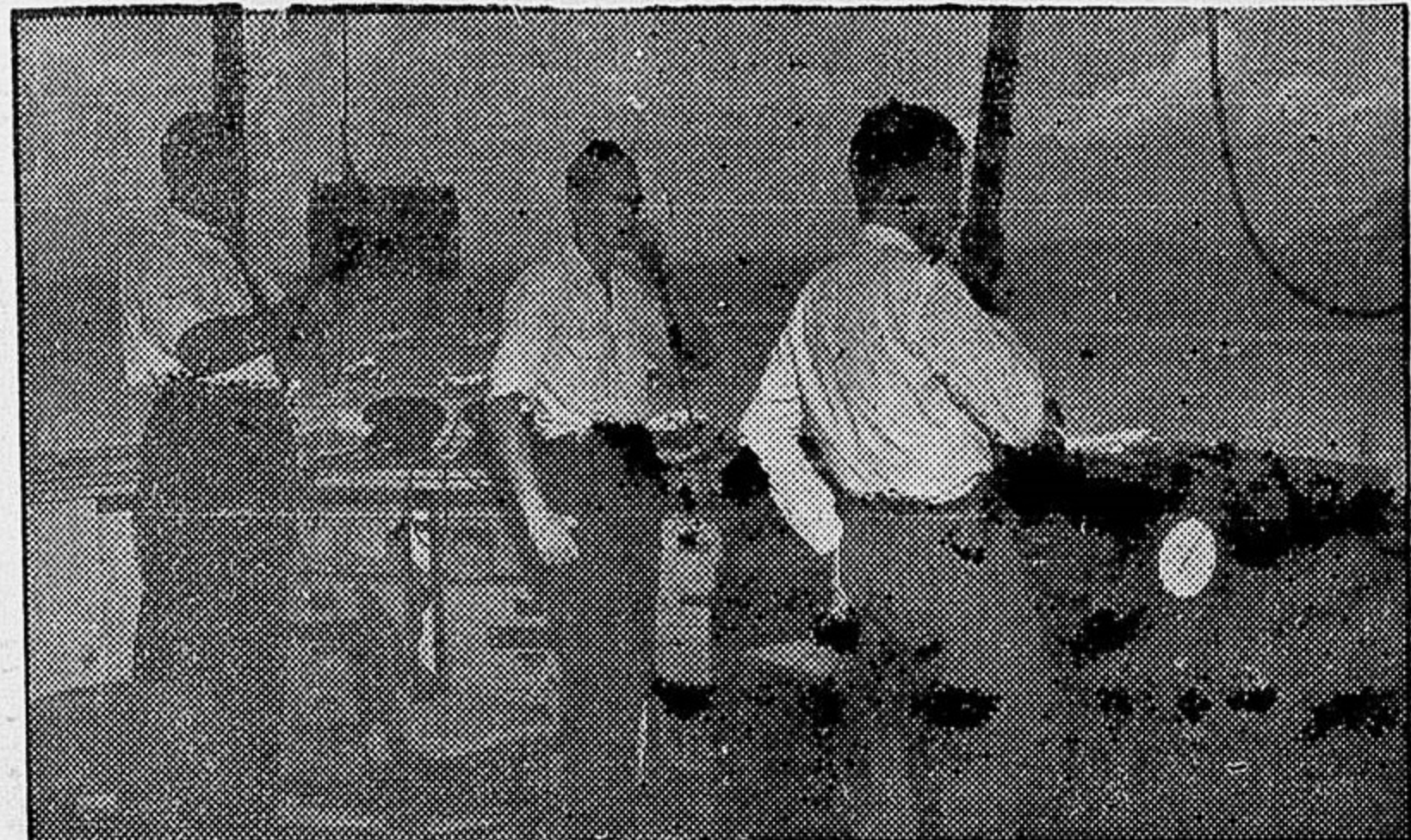
provocou reação imediata do público, que restringiu suas viagens por via aérea, caindo consequentemente o volume do tráfego. É curioso observar que essa queda foi de quinze por cento; coincidentemente, também de igual percentagem o aumento de tarifas autorizado pelo governo.

599 AERONAVES NUM SÓ DIA

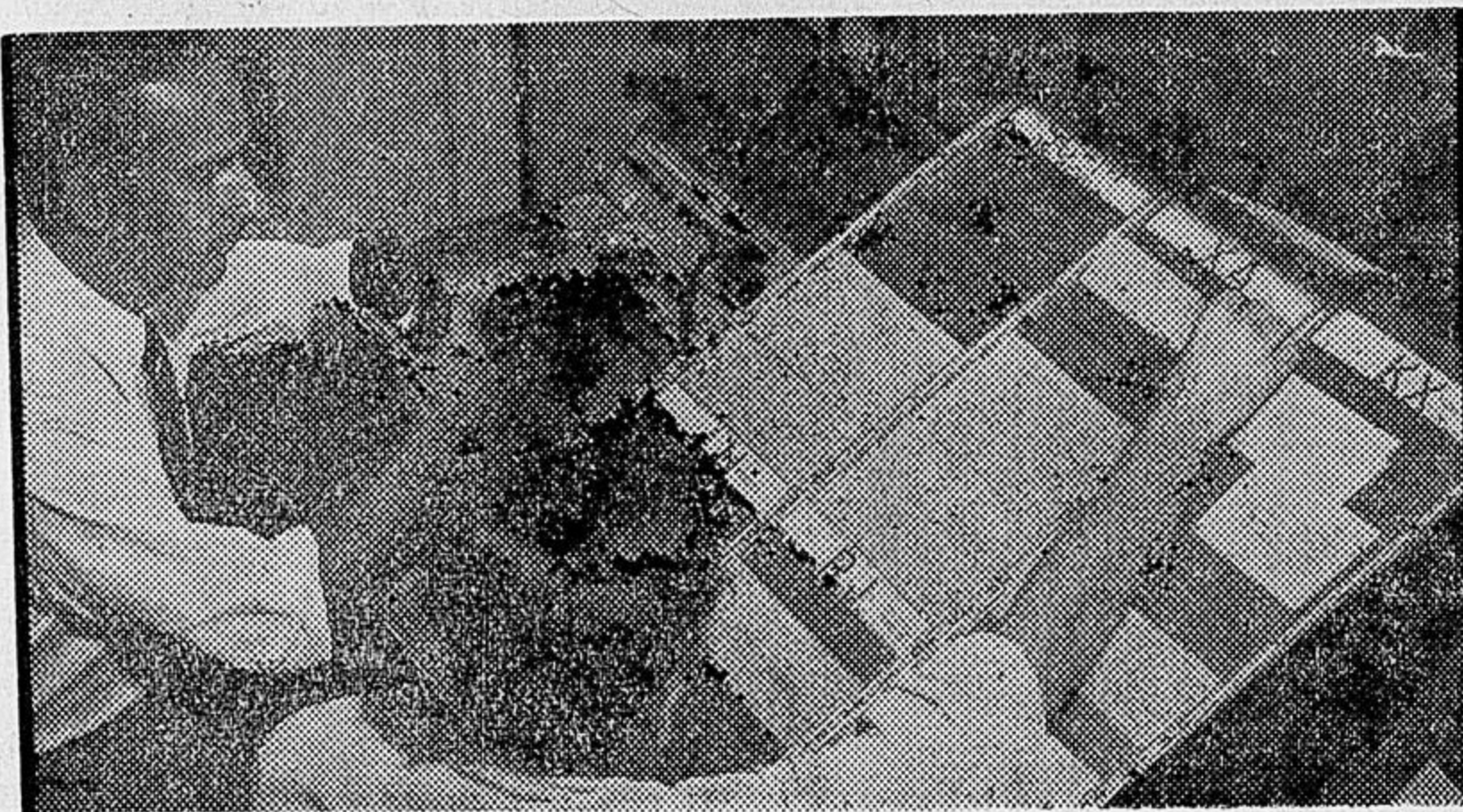
Na segunda-feira, dia 14 de janeiro, a Torre de Aproximação do "Santos Dumont" controlou 599 aeronaves que pou-

saram ali e 31 que demandaram o "Galeão". Foi positivamente mais um "record" batido pelos campos de pouso do Brasil, pois o maior número de aviões em operações nos aeroportos do País foi registrado em Natal, durante a guerra, quando o campo de Parnamerim, no dia de seu maior movimento, "operou" 625 aviões que transitaram para a frente de batalha.

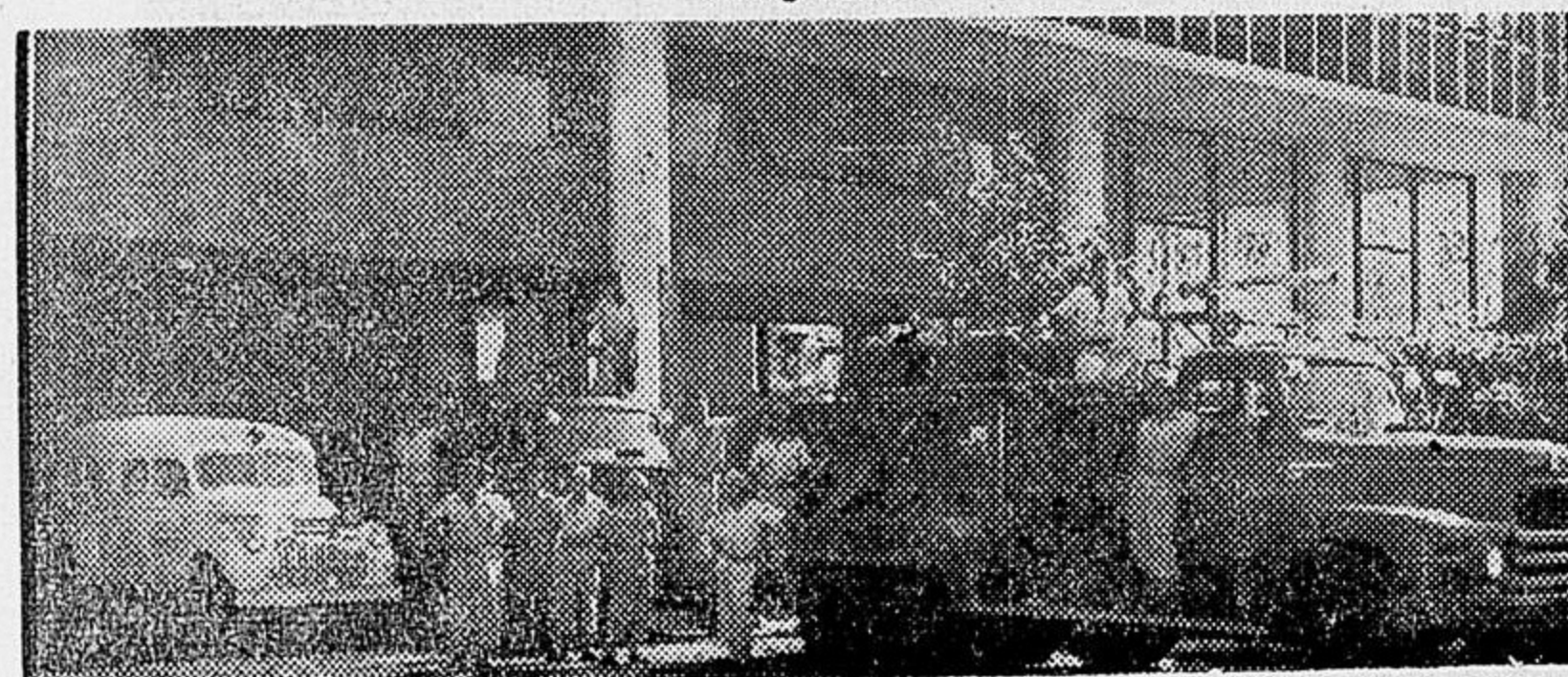
Em 1951, enquanto a Torre do Rio controlou 111.892 aviões, a de São Paulo registrou somente 82.044.



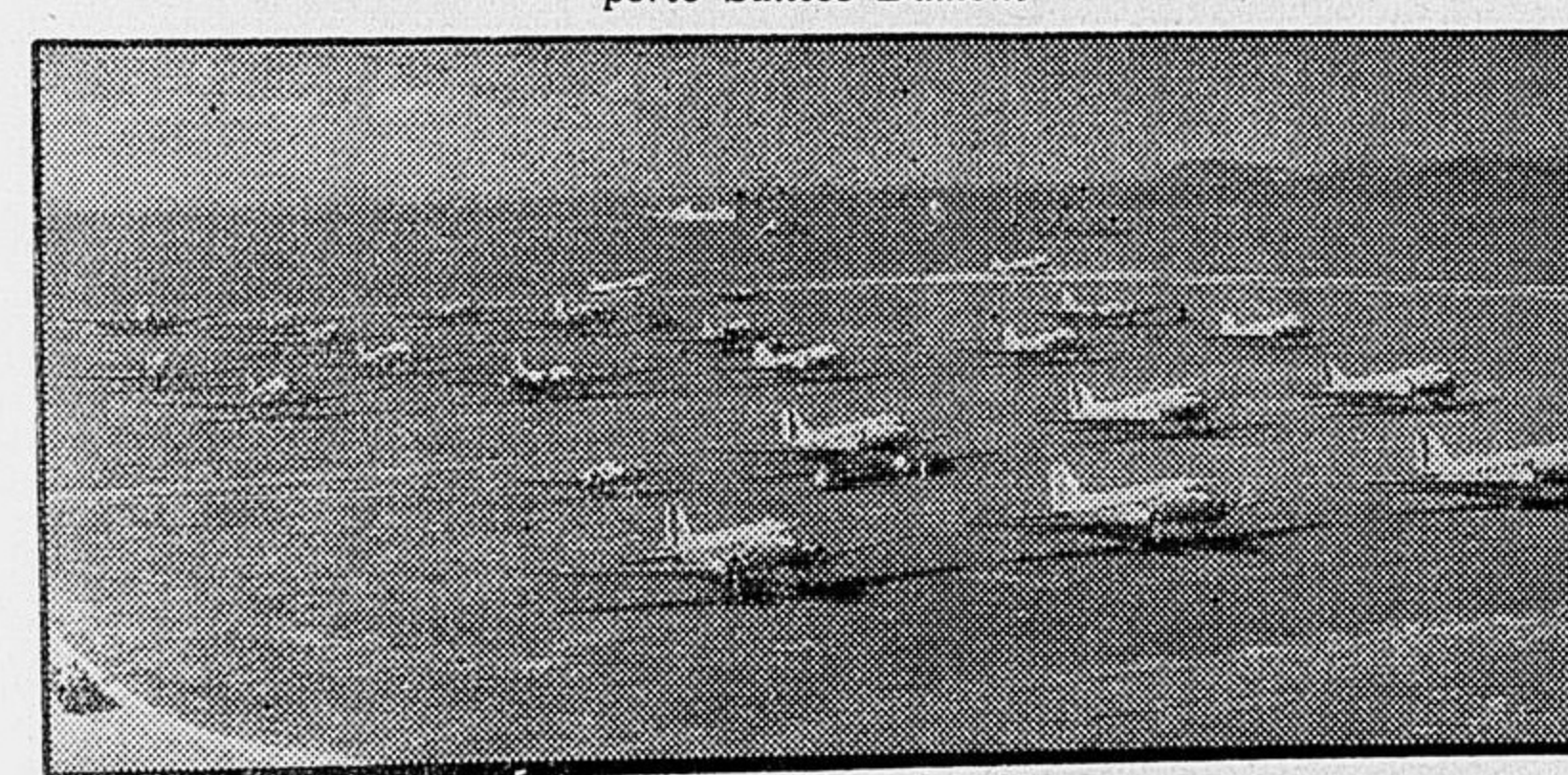
TORRE DE CONTROLE — O homem ao microfone controla as aeronaves que pousam ou decolam do Aeroporto "Santos Dumont". O que está ao telefone transmite ao Centro de Controle as saídas e chegadas e recebe do Centro as instruções para o voo em rota, das aeronaves. O homem da "pistola" luminosa controla os aviões sem rádio, por meio das combinações de sinais convencionados



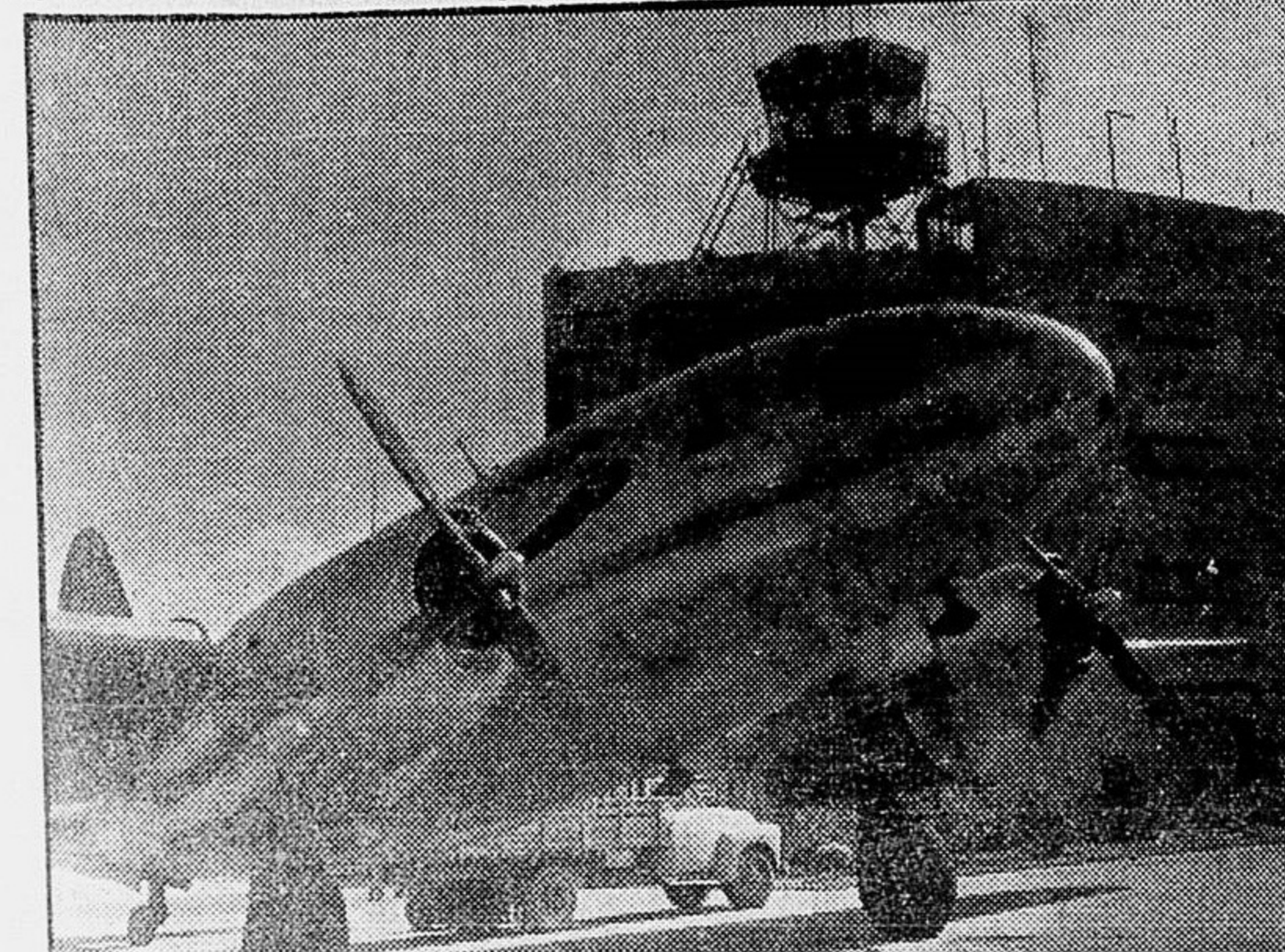
Esta mesa, igual a do flagrante n. 5, superintende a aproximação do Rio. Aqui são controladas todas as aeronaves em voo, por instrumentos, que se aproximam para pousar em "Santos Dumont", "Galeão", "Santa Cruz", "Afonso" e "Manguinhos"



Aqui está localizado o Serviço de socorrer médicos e contra incêndio, do aeroporto Santos Dumont



Uma vista parcial do campo de Santos Dumont, vendo-se vários aviões na pista, aguardando a necessária licença para alçar voo



Nesta foto, a reportagem do DIÁRIO CARIOCA fixa a Torre e os quatro pavimentos ocupados pelos Serviços de Proteção ao voo. No primeiro plano, um "Curtiss", do Comando de Transporte, sendo carregado

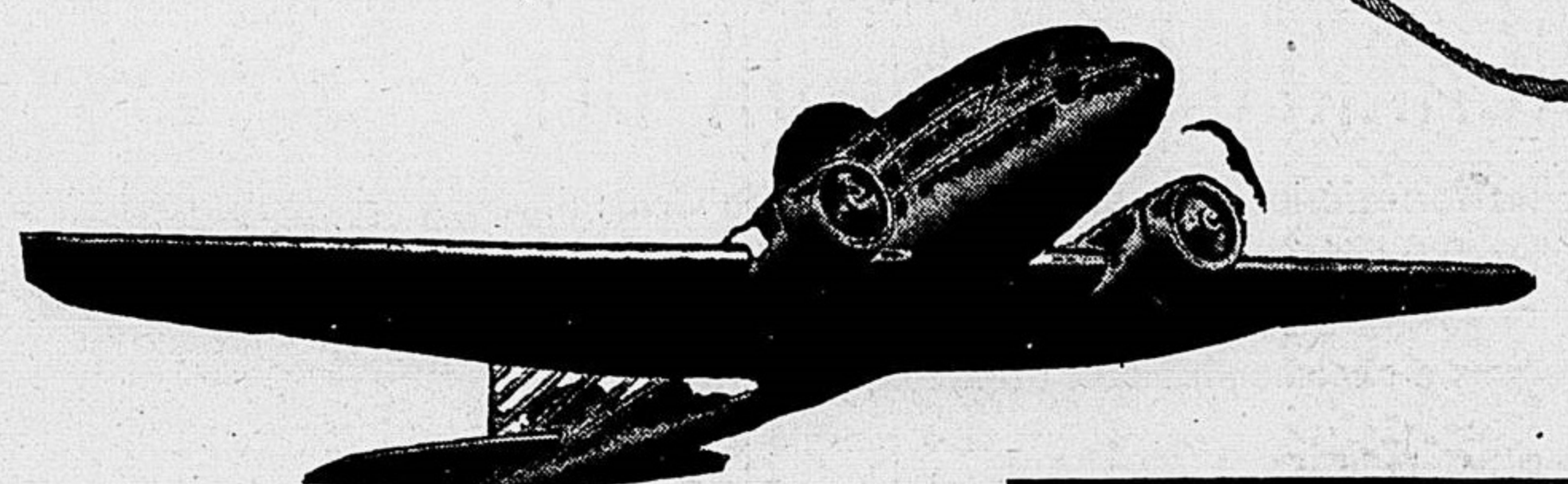


TRABALHANDO COMO UM RELÓGIO



Muitos podem julgar que os nossos trabalhos se encerram com o último voo da noite. Pure engano! O sucesso que a REAL tem alcançado, a sua liderança, abscrita ao transporte de passageiros, encontra explicação na contínua perfeição com que serve 12 estados e 60 cidades importantes do Brasil. Essa perfeição é parte de um trabalho de 1.500 homens especializados dia e noite nas aeronaves, nas estações de base, nos postos de rádio e no hangar de manutenção.

POB ISSO É SEMPRE MELHOR VIAJAR PELA REAL



REAL

Em terra e no ar... Perfeição sem igual!



RUA CONSELHEIRO CRISPINIANO, 375 - TELEFONES: 34-7166 - 34-4644 - 34-0744
RUA BRÁULIO GOMES, 111 - TELEFONES: 33-3498 - 33-3499