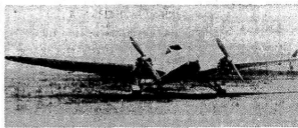


VASP: um voo de 50 anos



Com os Monospar, a VASP iniciou suas atividades

No período da II Guerra Mundial, a indústria europeia pesada e de equipamentos voltou-se para a fabricação de produtos bélicos, deixando assim de suprir de aviões e peças o mercado mundial. As empresas que prestavam serviços de transporte aéreo passaram a ter sérios problemas de manutenção e renovação de peças para as suas frotas.

A VASP, juntamente com o Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT), desenvolveu estudos para a fabricação de pistões, trens de pouso e pneus, com sucesso, chegando mesmo a exportar esses produtos feitos na empresa.

O PÓS GUERRA

Logo após o término da II Guerra Mundial, todo o equipamento especialmente fabricado para aquele fim superlotava os países fabricantes. Importava-se a preços muito baixos aviões excedentes de guerra. O resultado imediato foi a criação de inúmeras empresas de aviação comercial que pouco tempo depois foram desativadas por falta de condições de funcionamento. A Vasp, empresa de estrutura sólida, adquiriu em 1946 alguns desses aviões, num total de nove aparelhos Douglas DC-3.

Utilizados durante a guerra, esses bimotores Douglas Aircraft Group, tiveram de ser readaptados à aviação comercial. Nas oficinas da Vasp foram feitas as poltronas e adaptadas as mesas para os rádio-navegantes. As cortinas

giam maior preocupação do setor de serviços. Para atender ao crescente número de passageiros, a VASP adquiriu em 1968 os jatos puros Boeing 737, fabricados nos EUA.

FORMAÇÃO DE FUNCIONÁRIOS

Para melhor adequar os funcionários a seus cargos, foi criado um departamento de ensino em 1952, que a princípio se compôs da Divisão de Ensino Técnico. Atualmente denominado Centro de Treinamento, o antigo departamento está instalado em prédio próprio para suas atividades e possui a coordenação pedagógica, a divisão de ensino administrativo e comercial, a divisão de apoio e a divisão de ensino técnico e de operação.

Ná década seguinte, a empresa implantou algumas inovações em seu sistema de atendimento aos passageiros e ampliou sua frota. Foram comprados em 1973 os Bandeirante fabricados pela Embraer, que voaram pela empresa até 1976, quando foram vendidos para a TAM.

Os primeiros computadores da empresa começaram a funcionar nessa época, centralizando todos os serviços de reservas. O sistema inicial utilizado pela Vasp, descentralizado e manual, era a chamada *roda de reservas*: mesa circular, cujo centro móvel facilitava o manuseio de fichas de voo. Na década de 60, mesas individuais substituíram a roda, adotando-se uma esteira longitudinal, que se estendia das atendentes aos controladores, passando pela mesa de arquivo, a *pinóla*.

Em 1974, a companhia inicia o Sistema de Reservas Mecanizadas, em primeiro lugar na América Latina. Este sistema é o começo de uma das maiores redes de teleprocessamento da América do Sul. Assim, as linhas em que a Vasp opera atingem altitudes inéditas na história da aviação, já que satélites são utilizados neste sistema.

O desenvolvimento não parou mais. Foi criado o *Toll Free*, para permitir a solicitação de passagens 24 horas por dia pelo telefone; o Sistema de Impressão Automática de Bilhetes (*Ticket Printer*), os terminais de vídeos instalados em lojas de passagens, agências de turismo e aeroportos. Enfim, toda uma malha de serviços de informações que os computadores permitem funcionar a uma velocidade incrível.

1975 chegou para a empresa com os novos Boeing 727 Super 200, com três turbinas e capacidade para 152 passageiros, únicos no Brasil. Com eles, chegou a ideia do projeto Sabá, o Sistema Básico de Informações sobre Aeronaves. A partir de estações em São Paulo, Brasília e Manaus, cada avião fica permanentemente ligado a um sistema de computação em terra, sendo automaticamente informado sobre condições de voo em decolagem, pousos e quaisquer situações, além de informar sobre suas próprias condições. Esse sistema permitiu a instalação do telefone a bordo, para ligações nacionais e mesmo internacionais, por DDD e DDI.

Além, a Vasp é a única empresa aérea do mundo que oferece este serviço, chamado de Telefone Inteligente, desenvolvido inteiramente com tecnologia própria.

OS NOVOS AVIÕES

A renovação dos seus equipamentos, visando ao aprimoramento dos serviços prestados, sempre contou do espírito da empresa, comprovado pela aquisição dos Airbus A-300. Chamados de *wide-body* ou "fuselagem larga", são o que há de mais avançado na engenharia aeronáutica mundial. Tem capacidade para 240 passageiros, transportam 30 t de carga, sua velocidade cruzeiro econômica é de 900 km/h, com autonomia de 5,5 horas de voo.

E novas aeronaves estão sendo projetadas em todo o mundo, atendendo à busca por aquela companhia de soluções tecnológicas mais avançadas.

Desde sua fundação, em 1933, até o final deste ano, a Vasp terá transportado cerca de 46,6 milhões de passageiros com sua frota de 29 aeronaves, que atende a todas as capitais e aos territórios do Brasil, exceto Roraima.

Para se ter uma ideia do crescimento da empresa ao longo dos 50 anos em 1934 a Vasp voou 180.982 quilômetros em 1.240,50 horas. Em 1983, a Vasp terá voado 51.800.314 quilômetros em 78.996,96 horas.

Com uma festa em seus anghares no aeroporto de Congonhas, a Vasp comemorou dia 4 o cinquentenário de sua fundação, participando das festividades o governador Franco Montoro, o presidente da empresa, prof. Antonio Angarita, o tenente-brigadeiro Luiz Felipe Carneiro de Lacerda Neto, autoridades convidadas, funcionários, etc.

Em seu discurso, o titular da Vasp destacou o reconhecimento aos ilustres paulistas que fundaram a empresa: "Eles conceberam, criaram e puseram em marcha na história de São Paulo e do Brasil uma empresa de transporte aéreo, que nunca perdeu, ao longo do percurso, sua característica social e política. O ato criador da Vasp foi também um ato de vontade política, de servir ao Brasil e a São Paulo".

Angarita referiu-se aos esforços que a atual diretoria e o conselho de administração desenvolveram para recuperar a Vasp e colocá-la na melhor posição de mercado, em busca de um equilíbrio operacional.

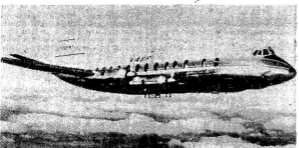
A festa marcou ainda a homenagem prestada pela companhia aos seus funcionários que completam este ano 10, 15, 20, 25, 30 e 35 anos de trabalho. Eles receberam insígnias e diplomas confeccionados especialmente para a data. O encerramento das festividades foi marcado com o corte de um bolo de 200 quilos e um espetáculo com o grupo Premeditando o Breque.

HISTÓRICO

A Viação Aérea São Paulo S.A. foi criada em 1933, por iniciativa de banqueiros, industriais e políticos paulistas que, incentivados pela riqueza gerada ainda pela exportação de café e pelo início da industrialização no Estado, formaram uma empresa genuinamente nacional.

Com um capital inicial de 400 contos de réis, a Vasp foi registrada na Junta Comercial do Estado de São Paulo com a finalidade de explorar serviços de transporte aéreo e representar comercialmente fábricas estrangeiras de material aeronáutico.

A diretoria na data de constituição da empresa era integrada por Heriberto Siciliano, Antonio Couto de Barros, José Mariano de Camargo Araújo e



Os quadrimotores turboprop Viscount revolucionaram a aviação em 1958

Fernando Guedes Galvão E, conforme o Decreto nº 24.070 do presidente Getúlio Vargas, a empresa teve concessão para atuar no território nacional a partir de 1934.

PRIMEIROS AVIÕES

Os dois primeiros aviões adquiridos pela Vasp, os Monospar, eram de fabricação da General Aircraft Ltda. Cróydon, Indústria Inglesa representada pela própria Vasp no Brasil.

O Vasp 1 — Bartolomeu de Gusmão — e o Vasp 2 — Edu Chaves — eram aviões bimotores de estrutura metálica, equipados com motores Pobjoy de 75 e 85 HP, com velocidade-cruzeiro de 185 km/h e capacidade para três passageiros, um tripulante e 80 quilos de carga. O terceiro avião que compôs a frota inicial da Vasp foi o *Dragon da De Havilland*, também de fabricação inglesa, bimotor com velocidade de cruzeiro de 190 km/h e com capacidade para oito passageiros, dois tripulantes e 125 kg de carga, tendo sido posteriormente batizado com *Armando de Salles Oliveira*.

As duas primeiras linhas operadas pela empresa ligavam com Rio Preto, escalando em São Carlos, e Uberaba, escalando em Ribeirão Preto.

PRIMEIRAS INSTALAÇÕES

Em 1934, apesar do rápido desenvolvimento da aviação comercial no Brasil, o problema dos aeroportos inadequado ainda era evidente. O Campo de Marte, utilizado inicialmente pela Vasp, teve que ser desativado devido às péssimas condições em que se encontrava. Esse fato propiciou a construção do aeroporto de Congonhas pelo governo paulista. Com a inauguração em 1935, a Vasp passou a operar em suas novas instalações, transferindo a princípio só o Departamento de Manutenção.

OS JUNKERS

Com seu capital aumentado de 800 para 3.000 contos de réis e tendo o governo estadual e a prefeitura paulista como acionistas majoritários, a VASP teve condições de ampliar seus negócios. Foi aprovado já em 1935 o contrato entre o Estado e a empresa, para que esta fizesse o transporte aéreo entre São Paulo e Rio de Janeiro, projeto concretizado em 1936, quando os novos aviões Junker 52 foram adquiridos. Esses aviões, trimotores de fabricação alemã, metálicos, foram construídos especialmente para operações militares, mas adaptados para a aviação comercial. Sua capacidade era de 17 passageiros e três tripulantes, 1.000 quilos de carga e com velocidade cruzeiro de 180 km/h.

foram elaboradas com tecidos à prova de fogo, estudo feito por uma química da própria Vasp.

Criada em um período em que os grandes capitais ainda eram provenientes da produção agrícola, a Vasp projetou suas linhas desde as primeiras, para que servissem às cidades do interior, centros administrativos ou econômicos na sua grande maioria. Em 1937, os centros alcançados somavam cinco, sendo dois fora do Estado; em 1938, eram ao todo 11; em 1947, 20 cidades brasileiras eram servidas por aquela companhia aérea.

A estrutura administrativa, com a aprovação de nova lei orgânica interna, constituía-se de cinco departamentos: Tráfego, Rádio, Mecânica, Operações e Contabilidade. Além disso, havia as dependências de pessoal, tesouraria, pagadoria e secretaria geral.

FROTA FITA-AZUL

O aumento de capital e o crédito garantido possibilitaram aos dirigentes da empresa renovarem sua frota no início da década de 50. Foram primeiramente adquiridos os aviões *Scandia*, da Svenska Aeroplan Aktra Boragot (SAAB), projetados e construídos especialmente para o transporte de passageiros, com capacidade para 32 e 35 passageiros e cinco tripulantes, com dois motores Pratt & Whitney e velocidade cruzeiro de 350 km/h.

Logo em seguida, a VASP comprou os *Vickers Viscount*, aviões ingleses que voavam a uma "incrível" velocidade de 537 km/h. Os *Viscount*, os primeiros turboprop a voar no Brasil, tinham capacidade para 56 passageiros e três tripulantes.

ANOS 60

São Paulo, nos anos 60, era uma metrópole comparável às capitais de países desenvolvidos. Os 3.780.000 habitantes averiguados no censo oficial ex-



Hoje, opera com os modernos Airbus