



Aviação comercial brasileira o primeiro passo

Com a chegada ao Brasil do hidroavião Dornier Wal "Atlântico", pertencente à empresa alemã Condor Syndikat, foi dado o primeiro passo para a implantação do transporte aéreo comercial na costa atlântica da América do Sul.

A Empresa: A Condor Syndikat era uma organização técnica e financeiro destinada a propagar no exterior o material aeronáutico de fabricação alemã. Na Alemanha ela também exerceu forte influência nos negócios aeronáuticos, tendo participado na constituição da Deutsche Luft Hansa A.G., empresa única de tráfego aéreo por exigência do governo alemão, criada no dia 6 de janeiro de 1926.

No Brasil a Condor Syndikat organizou duas empresas, uma destinada a operar o extremo sul do país, a Varig, e a Sindicato Condor de âmbito nacional.

A Condor Syndikat foi fundada em Berlim no dia 5 de maio de 1924 como uma "sociedade de estudos e consórcio experimental". Antes de instalar subsidiárias no Brasil a Condor Syndikat havia atuado em outras partes da América do Sul. Inicialmente compra dois hidroaviões Dornier Wal, o "Pacífico" e o "Atlântico" que passaram a operar na S.C.A.D.T.A. — Sociedad Colombo — Alemana de Transportes Aéreos — (atual Avianca), empresa fundada em Barranquilla, Colômbia, no dia 5 de dezembro de 1919.

Esses dois hidroaviões Dornier Wal decolam no dia 10 de agosto de 1925 de Barranquilla em vôos de propaganda do material aeronáutico alemão. Visitam a Costa Rica, Nicarágua, Honduras, São Salvador, Guatemala, Honduras Britânica e México. Em 19 de setembro pousam em Havana. Enquanto os hidroaviões realizam vôos e reconhecimento a Key West e Miami, a chefia da expedição mantém, durante vários meses, entendimentos com os interessados norte-americanos no trajeto interamericano e sobre a con-

cessão de tráfego. A missão fracassa na primavera de 1926, principalmente por causa da resistência política aos interesses alemães.

Na Bolívia a Condor Syndikat organiza a Lloyd Aéreo Boliviano, fundado no dia 7 de novembro de 1925.

A MISSÃO LUTHER

No Brasil foram os seguintes os passos iniciais da Condor Syndikat, dados pela chamada Missão Luther. A recém fundada Lufthansa pretendia oferecer aos sul americanos um espetáculo todo especial, demonstrando-lhes a capacidade da aviação alemã e o alto nível das negociações. Para isso, envia à América do Sul uma missão técnico-diplomática chefiada pelo Dr. Hans Luther, que recentemente deixara o alto posto de Chanceler da República da Alemanha. O equipamento de vôo escolhido era o hidroavião Dornier Wal. (Este equipamento já fôra exaustivamente provado na Europa e na América do Sul. Além dos vôos regulares, os Dornier Wal foram empregados em famosos raids, então em grande moda. Em 1926 o maior aviador espanhol Ramon Franco, pilotando o Dornier Wal "Plus Ultra" realizou o vôo Espanha-Argentina, vendendo o trajeto de 10.120 km em 59 horas e 25 minutos de vôo. Também era um Dornier Wal o "Argos", que capitaneado pelo aviador português Sarmiento de Beires decolou de Alverca, Portugal, no dia 2 de março de 1927, tendo feito a primeira travessia aérea noturna do Atlântico Sul).

A Missão Luther embarcou no dia 17 de novembro de 1926 no "Atlântico" em Buenos Aires. Passando por Montevideo, Pelotas, Rio Grande, Porto Alegre, Florianópolis, São Francisco do Sul e Santos, chegou ao Rio de Janeiro no dia 27 do mesmo mês. Imediatamente após a chegada, o Dr. Luther deu início aos entendimentos com o Ministro da Viação, visando à concessão da licença para o tráfego aéreo regular. Com o Ministro da

Viação a bordo, o "Atlântico" voa no dia 19 de janeiro de 1927 para Florianópolis. A Lufthansa considera oficialmente esse vôo como o primeiro do tráfego aéreo no Brasil.

No dia 26 de janeiro de 1927 o Condor Syndikat, segundo a Lufthansa — "a primeira empresa aérea no Brasil" — recebe a concessão para a exploração dos serviços postais e de passageiros no litoral entre o Rio de Janeiro e Porto Alegre. Realmente, a história da aviação comercial brasileira inicia-se com o Aviso 60/G do Ministério da Viação e Obras Públicas, de 26 de janeiro de 1927, que outorgou à empresa alemã Condor Syndikat, com sede em Berlim, "autorização especial, por prazo não excedente a um ano, para estabelecer, a título precário e de experiência, o tráfego aéreo, por meio de hidroaviões, entre o Rio de Janeiro e a cidade do Rio Grande, com escalas em Santos, Paranaguá, São Francisco e Florianópolis; entre a cidade do Rio Grande e Porto Alegre, com escala em Pelotas, e entre a cidade do Rio Grande e Santa Vitória do Palmar, podendo estender esta linha até Montevideo, caso tenha autorização do governo do Uruguai para esse fim". Em setembro do mesmo ano obtém licença para o trecho Rio de Janeiro-Natal. Além disso, é permitido à Condor Syndikat utilizar seus hidroaviões para o tráfego aéreo entre o continente e a ilha de Fernando de Noronha. No dia 7 de maio é fundada a Varig, que em 6 de junho recebe a permissão de vôo. A Condor Syndikat, o maior acionista da nova empresa, põe à sua disposição o hidroavião "Atlântico" e a sua tripulação. Em outubro de 1927 a Condor Syndikat entrega um Dornier Merkur-See, hidroavião monomotor, à Varig.

No dia 8 de outubro a Condor Syndikat realiza o primeiro vôo regular do Rio de Janeiro a Porto Alegre. No dia 19 de dezembro de 1927 a Lufthansa funda no Rio de Janeiro uma empresa aérea brasileira, o Syndi-

cato Condor Limitada. A concessão da empresa alemã Condor Syndikat, que desde 19 de julho suspendera as suas atividades, é provisoriamente transferida para a nova empresa, que em 28 de janeiro de 1928 recebe a concessão permanente.

Os Homens — Além do Dr. Hans Luther, trasladaram o Dornier Wal "Atlântico" para o Brasil os seguintes aviadores: Fritz Hammer (comandante), Max Sauer (piloto) e o mecânico Franz Nuelle.

Fritz Wilhelm Hammer — Ex-piloto naval alemão e engenheiro civil, iniciou sua carreira aeronáutica na América do Sul como piloto e gerente da S.C.A.D.T.A. na Colômbia. Ingressou na Condor Syndikat, na Alemanha, da qual foi diretor no Brasil, e da recém-fundada Varig como diretor-delegado (representante da Condor Syndikat). Max Sauer — Piloto-aviador empregado na Alemanha, continuou na brasileira Sindicato Condor. Morreu no acidente do hidroavião Dornier Wal "Olinda" na decolagem noturna no rio Potengi (Natal), em 1932.

Franz Nuelle — Mecânico de aviação e piloto-aviador. Nascido na Alemanha no dia 27 de dezembro de 1897, ingressou na aviação militar em 19 de dezembro de 1915. Na aviação militar alemã foi montador, maquinista e finalmente piloto de avião de caça. Finda a guerra, foi desmobilizado. Sua carreira na aviação tem início em 1924, quando ingressou na fábrica Dornier, como mecânico. Em 1925 vem para a América do Sul (Colômbia), tendo participado do vôo dos dois Dornier Wal da S.C.A.D.T.A. pela América Central, México, Cuba e Estados Unidos. Em 1926 retorna à Alemanha. A Lufthansa, recém-fundada, o envia para Buenos Aires para participar como mecânico da tripulação do avião "Atlântico" que rouxe ao Brasil o Dr. Hans Luther. No Brasil tomou parte nos vôos de demonstração e experimentais, tendo sido o

companheiro de Von Clausbruch no histórico vôo realizado no dia 3 de fevereiro de 1927, que iniciou o tráfego aéreo entre Porto Alegre e a cidade do Rio Grande, via Pelotas. Fundada a Varig, ele nela ingressou, tendo voado primeiro como mecânico de vôo e co-piloto e mais tarde como comandante dos hidroaviões Dornier Wal "Atlântico" e do Dornier Merkur (monomotor) "Gaúcho". Ao romper a revolução de outubro (3.10.1930), era o único piloto aviador no Estado do Rio Grande do Sul, tendo dela participado com o avião "Gaúcho". No dia 25 de abril de 1931, ao checar um novo piloto, este se acidenta e morre, ferindo gravemente Franz Nuelle. Assim se encerra a carreira do primeiro comandante da Varig. Está aposentado com um salário mínimo, e recebe uma pensão que lhe foi concedida vitaliciamente pela Varig. Vive na cidade de Canoas, Rio Grande do Sul.

Rudolf Cramer von Clausbruch — Apesar de não ter participado do vôo que trouxe ao Brasil a Missão Luther, von Clausbruch teve papel preponderante na implantação do transporte aéreo comercial no Brasil.

Nasceu em Hamburgo, Alemanha, no dia 19 de setembro de 1900, filho de Max e de Else von Clausbruch. Destinado pela família a seguir a carreira de agrônomo, von Clausbruch abandonou os estudos de agronomia para tornar-se piloto-aviador militar em 1917. Finda a guerra continuou na aviação civil sua carreira de piloto-aviador. De 1923 a 1924 foi piloto da Junkers Luftverkehr, de 1924 a 1926 da Deutschers Aerolyd. Em 1926 ingressou na Lufthansa, recém-fundada. Por ela foi destacado a participar da missão que já se encontrava no Brasil, a serviço da Syndikat Condor. Foi o primeiro diretor técnico da Varig, cargo que acumulou com o de piloto-comandante durante um ano. Ingressou automaticamente na brasileira Sindicato Condor quando de sua fundação a 19 de dezembro de 1927.

Chegou ao Brasil no dia 31 de dezembro de 1926. Já no dia seguinte (19 de janeiro de 1927) comandava o "Atlântico" no vôo que levou do Rio de Janeiro a Florianópolis o Ministro da Viação. Permaneceu na Condor até 1942, quando foi demitido por ser alemão (apesar de ser brasileiro naturalizado desde 1934). Aposentado com um salário mínimo, recebe uma pensão que lhe foi concedida vitaliciamente pela Varig. Vive no Rio de Janeiro.

Otto Ernst Meyer Labastille — Alemão (nascido na Venezuela, filho de pai alemão e mãe venezuelana), foi observador-aviador da aviação militar alemã na 1ª Guerra Mundial. Finda a guerra emigrou para o Brasil, estabelecendo-se como comerciante em Porto Alegre. Em 1926 entrou em contato com a Condor Syndikat tendo em vista a organização de uma empresa de transporte aéreo no Estado do Rio Grande do Sul. Com a vinda da Missão Luther ao Brasil viu concretizado seu projeto. Foi designado diretor comercial da recém-fundada Varig. Mas tarde foi seu presidente, cargo que exerceu até 1942.

Conde Ernesto Pereira Carneiro — Brasileiro, industrial, proprietário da Empresa de Navegação Costeira e do

Jornal do Brasil, foi o capitalista brasileiro que participou da organização do Sindicato Condor. Foi um dos seus maiores acionistas, condição mantida por seus herdeiros até a venda da Cruzeiro do Sul para a Fundação Rubem Berta.

O Avião — O Dornier Wal "Atlântico" foi construído em Pisa, Itália, pois, devido ao Tratado de Londres, de 5 de maio de 1921, estava proibida a construção de aviões na Alemanha. De lá os aviões eram trasladados em vôo para a Alemanha.

O "Atlântico", com o seu irmão gêmeo "Pacífico", pertenceu à S.C.A.D.T.A. Além de vôos regulares realizados na Colômbia, o "Atlântico" realizou vôos de demonstração na América Central, México, Cuba e Estados Unidos. Levado para Alemanha, lá foi submetido a revisão geral e troca dos motores. De navio foi trasladado para Buenos Aires. De lá veio para o Brasil, trazendo a Missão Luther.

O Dornier Wal "Atlântico", vigésimo quarto de sua série, teve as seguintes matrículas:

1º I-DOAR — Italiana
2º A-19 — Colombiana
3º D-1012 — Alemã
4º P-BAAA — Brasileira (a primeira do Registro Aeronáutico Brasileiro — RAB).

Este histórico avião tinha as seguintes principais características técnicas:

Dimensões:
Comprimento 16 metros
Envergadura 21 metros

Especificações:
Peso vazio 5.300 quilos
Carga útil 2.500 quilos
Combustível 1.200 litros
Assentos 12 (poltronas de couro)

Motores 2 Rolls Royce Eagle de 360 HP

Performance:
Velocidade máxima de Cruzeiro 160/170 km/H
Autonomia 7 horas.

Foram esses os homens e esse o avião que deram o primeiro passo para a implantação do transporte aéreo regular brasileiro.

ESTACIONAMENTO EM CONGONHAS

Comunicamos aos associados de São Paulo que a Diretoria do Sindicato, por intermédio do Secretário de Administração Péricles Leonardi, manteve contato com a EMURB tendo em vista a relação dos associados deste Sindicato que receberão vagas nos estacionamentos que estão sendo construídos na área do Aeroporto de Congonhas.

O Sindicato aproveita a ocasião para agradecer a atenção e a sensibilidade demonstrada pela direção da EMURB na solução do problema do estacionamento dos automóveis dos tripulantes no Aeroporto de Congonhas.

Conde Ernesto Pereira Carneiro — Brasileiro, industrial, proprietário da Empresa de Navegação Costeira e do

SERVIÇOS ASSISTENCIAIS

SERVIÇOS JURÍDICOS

QUADRO DE ADVOGADOS COM OS RESPECTIVOS ENDEREÇOS E HORÁRIOS

1) NA SEDE:

Av. Franklin Roosevelt, 194, 8º andar — Grupo 805 — Telefones: 222-2246 e 232-5778

- Dr. Raul Pimenta**
Chefe do Departamento Jurídico — Advogado Trabalhista — 16 às 18 horas
- Dr. Afonso Flavio Pereira Gomes**
Advogado para assuntos Cíveis — 17 às 18 horas
- Dr. Samyr Cury Tobia Atalah**
Advogado-Auxiliar — Trabalhista e Criminal — 16,30 às 18 horas
- Dr. Mário de Moura Corrêa**
Advogado Auxiliar — Previdência e Cível — 16,30 às 18 horas
- Osmar Avelino Ferreira**
Procurador junto ao I.N.P.S. — Assuntos de Previdência — 17 às 18 horas

2) EM SÃO PAULO:

DELEGACIA: — Av. Washington Luiz, 6817 — sala 13 — Telefone: 61-7893

- Dr. Júlio Vieira Bonfim**
Rua Álvares Machado, 41 — 9º andar — 2ªs e 6ªs feiras — 9 às 11 horas
- Dr. Mário Fortes de Barros**
Av. Ipiranga, 877 — 9º andar — 3ªs e 5ªs feiras — 9 às 11 horas

Independentemente do atendimento prestado na Delegacia, os advogados de São Paulo atendem também em seus escritórios de 8 às 18 horas, nos dias úteis, nos endereços citados adiante do nome de cada um.

3) EM BRASÍLIA:

Dr. Rômulo Marinho
SCS — Edifício José Severo, 69 andar, telefones: 24-2218 e 24-5316

4) EM SALVADOR:

Dr. Eider Miranda Bahia
"SURCAP" (Superintendência de Urbanização da Capital) — Túnel Américo Lima — Baixa do Sapateiro — Salvador — Telefones 3-1110 ou 3-1292

5) EM BELÉM:

Dr. Antonio Freitas Leite
Av. Presidente Vargas — Edifício Importadora — Sala 215

6) EM PORTO ALEGRE:

Dr. Victor Douglas Nunez
Rua Andrade Neves, 159 — conjuntos 84/85 — Tel. 25-9572

SERVIÇOS MÉDICOS

Clínica Geral
Dr. Fernando Dias Campos — Segundas, quartas e sextas-feiras, das 16 às 19 horas
Rua Álvaro Alvim 31 sala 501 — Rio de Janeiro, RJ
Laboratório de Análises Clínicas
Dr. Cyro Gonçalves Siqueira — Diariamente das 08:30 às 11 horas
Rua Buenos Aires, 268 — sobrado — Telefones 224-4356 e 256-0083
Em Copacabana, das 8 às 10 horas
Rua Santa Clara 50 sala 704 — Telefone 256-0083

SERVIÇO ODONTOLÓGICO

Dr. Geraldo Tepedino Netto — De segunda a sexta-feira, com hora marcada
Rua Senador Dantas 75 sala 504