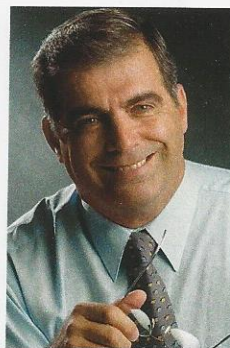




welcome



IRAPA VENANZI

CARLOS LUIZ MARTINS
PRESIDENTE DA VARIG
presidencia@varig.com

Voando longe

PROJEÇÕES ELABORADAS POR ESPECIALISTAS da indústria internacional do turismo apontam a China como um imenso e inexplorado mercado de viagens, pronto a se abrir para o mundo. Calcula-se que até 2008, cerca de 80 milhões de chineses viajarão de avião.

A VARIG está preparada para atrair uma parcela significativa desse total. Para isso, a partir da segunda quinzena de agosto, inicia suas operações regulares ligando o Brasil à China. Serão quatro frequências semanais na rota Rio-São Paulo-Munique-Pequim.

Para que isso se tornasse realidade, a VARIG e a Air China assinaram, no último 24 de maio, em Pequim, um Memorando de Entendimentos criando uma *joint venture* que será responsável pela implantação desses vôos, todos operados por aeronaves Boeing 777 da VARIG.

O Brasil oferece um leque de atrações naturais que, sabemos, encantam os chineses. Entre eles está o exuberante Pantanal, o exótico da Floresta Amazônica, os importantes sítios históricos e arqueológicos espalhados por todo o país, além do nosso rico folclore.

Paralelamente ao turismo de lazer, também se prevê um intenso movimento de negócios entre os dois países, resultado imediato da visita da comitiva do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva à China. A VARIG acredita que, neste primeiro momento, serão transportados entre os dois países cerca de 200 mil passageiros/ano e uma expressiva tonelagem de carga.

A VARIG esteve diretamente envolvida na viagem da comitiva presidencial, pois transportou com sucesso – em um dos seus B-777 – dezenas de homens de negócios brasileiros que integraram esse grupo. Esta viagem foi, também, mais um marco do pioneirismo da nossa VARIG, que se tornou a primeira empresa aérea sul-americana a pousar em Pequim e em Xangai. E também será a primeira a operar regularmente para a China. ✱

Flying to the Far East

FORECASTS BY EXPERTS FROM THE INTERNATIONAL tourist industry indicate that China is a vast and untapped travel market, ready to receive the world. It is estimated that by 2008, around 80 million Chinese will travel by airplane. VARIG is prepared to attract a significant portion of this market. In the second half of August, it will begin regular flights between Brazil and China. Four weekly flights will cover Rio-São Paulo-Munich-Beijing.

To this end, VARIG and Air China signed Memorandum of Intent, last May 24, in Beijing, creating a joint venture that will be responsible for implementing these flights, all of which will be made by VARIG Boeing 777s.

Brazil offers a wide range of natural attractions that are certain to please the Chinese. Among them are the verdant Pantanal, the exotic Amazon Rain Forest, the historic and archeological sites around the nation, and a wealth of folklore.

Intense business activity is expected between the two countries, simultaneously with leisure tourism, as an immediate result of the visit made by President Luiz Inácio Lula da Silva and his retinue to China. VARIG believes that, at first, around 200,000 passengers will be carried between the two countries every year, plus a significant cargo tonnage.

VARIG was directly involved in the trip by the President and his delegation by carrying scores of Brazilian business people in one of its Boeing 777s. The trip was one more landmark in the history of VARIG, which was the first South American airline to land in Beijing and Shanghai. And it will also be the first to fly regularly to China. ✱



VARIG Brasil

A STAR ALLIANCE MEMBER ✱



on board

ROBERTO MUYLAERT
PUBLISHER E EDITOR



Um comandante olímpico

UM VÔO COMO O DO velejador olímpico Robert Scheidt – que apresentamos nesta edição –, na cabine de um Boeing 767, tendo a seu lado Luiz Martins, presidente da empresa, tem duas facetas interessantes. A primeira é a parte lúdica, de brincar de comandante, com as mesmas sensações de uma experiência real, ao tirar do chão um avião de uma centena de toneladas, com um puxão mais manso do que o manejo da escota, o cabo que controla a vela de seu barco.

O segundo aspecto da experiência de quem “pilota” é poder avaliar a importância desse maravilhoso instrumento para o treinamento das tripulações. Além da economia representada pela operação do simulador, em relação a um vôo real, existem possibilidades de criar um sem número de situações que podem ocorrer durante um vôo, o que torna indispensável esse equipamento para uma companhia aérea que vai aos mais diversos pontos do planeta.

No mês de julho, por exemplo, no mesmo momento em que Ícaro Brasil chega às suas mãos, tem gente voando VARIG e Star Alliance para as mais diversas latitudes e temperaturas do mundo.

Para o passageiro, com sua família, a viagem de lazer é tão ou mais planejada que a de negócios, numa animação que só uma pessoa em férias sabe como é: coraçaõ aberto, sorriso solto, novas amizades, comidas saborosas, compras sedutoras, leituras envolventes, paisagens belas, momentos inesquecíveis.

Depois de tudo planejado, a VARIG está pronta para levar você, em português, dos Andes aos Alpes, da África do Sul a Tóquio, de Frankfurt à olímpica Atenas (veja o atualíssimo Dia Pleno desta edição), mais centenas de localidades turísticas de primeira linha.

E o passageiro tem uma grande vantagem em relação à experiência do Scheidt: é que ele vai de fato de um lugar a outro, aproveitando esse treinamento que o simulador propicia à tripulação, mais a gentileza permanente que o pessoal de bordo, da VARIG tem de nascença para oferecer, sem precisar de simulador.

An Olympic Captain

A FLIGHT LIKE THE ONE BY OLYMPIC sailor Robert Scheidt – this issue – in the cockpit of a Boeing 767, with VARIG president Luiz Martins at his side, has two interesting facets. The first is the fun part, playing airplane pilot, with the real-life sensations of lifting a 100-ton airplane off the runway, with a smoother touch than the sheet that controls the his boat. The second aspect is being able to evaluate the importance of this wonderful instrument for training crews.

Besides the savings in comparison to a real flight, there is the possibility of creating countless flight situations, making this equipment indispensable to the airline that flies to all points of the planet. Ícaro Brasil, there are people flying with VARIG and the Star Alliance to all temperatures and latitudes of the world.

For passengers and their families, a vacation trip is at least as well planned as a business trip, with all the excitement that a get-away flight entails: heartfelt, big smile, new friendships, tasty foods, tempting purchases, captivating reading, breathtaking scenery, unforgettable moments.

After all the planning, VARIG is ready to take you, from the Andes to the Alps, South Africa to Tokyo, Frankfurt to Athens and the Olympics (see this issue's Pleasant Day), plus hundreds of first-class tourist sites.

Passengers enjoy a big advantage over Scheidt's: they will actually be going someplace, taking advantage of the training for crew members, plus the constant courtesy of the flight attendants – everything that VARIG's personnel have to offer.

NESTA EDIÇÃO

JULHO JULY 2004

icarobrasil@icarobrasil.com.br
www.icarobrasil.com.br
www.revistaicaro.com.br

10 Modos & Modas: artes, estilo, lugares. 22 Entenda seu vôo: avião, jato e pistaõ 34 Perfil: Stan Lee: o Homem Aranha por pouco não foi mosquito *
10 Life & Style: art, styles, places. 22 Understanding your flight: jet and piston engines. 34 Profile: Stan Lee: Spider-Man was almost Mosquito -Man.

28 Robert Scheidt visita simuladores da VARIG * Robert Scheidt visits VARIG's simulators
DOUGLAS SMITH

42 Salão do Humor de Piracicaba: 30 anos rindo o Brasil * Piracicaba Humor Exhibition: 30 years of laughs in Brazil
JOSÉ ANTÔNIO RAMALHO

48 Atenas: um dia pleno na cidade fundadora da cultura ocidental * Athens: a pleasant day in the founding city of Western culture
JULIO BORGES

64 Do azul do mar ao preço das coisas, razões para visitar a Croácia * The blue ocean and the prices are good reasons for visiting Croatia
CARLOS MORAES

74 Golfistas e machistas, cuidado: as mulheres já andam boas no taco * Golfers and machos: watch out, Brazilian women are good with a golf club

80 Mundo VARIG: novidades, eventos, mapa de rotas, guia de entretenimento * 80 VARIG World: news, events, route maps, entertainment guide

Capa Cover: Alberto Incrocci/GettyImages



Velhos tempos do pistão

METADE DOS PASSAGEIROS que ocupam um jato moderno nunca tomou conhecimento de um avião comercial com motores à pistão ou de combustão interna. Não é difícil, basta que tenha menos de 45 anos. O jato entrou em nossas vidas na década de 60, ao mesmo tempo em que se despediam das principais rotas nacionais e internacionais os imponentes Constellation e Douglas DC-6 e DC-7. A Boeing era então uma ilustre desconhecida com um passado remoto na aviação comercial. Ao voltar à ativa com seu primeiro Boeing 707, lançado com exclusividade nas rotas Nova York-Paris e Nova York-Londres, sem escalas, ela transformou para sempre a aviação comercial. A duração dos vôos foi reduzida pela metade, a maioria das escalas foi eliminada, as novas altitudes permitiram voar acima da camada do tempo e dobrou o número de lugares a bordo.

A grande estrela dessa revolução é basicamente uma: o motor a jato. Com seu funcionamento contínuo, comparável, a grosso modo, a um carretel de discos com palhetas acionado por gases quentes produzidos por uma espécie de maçarico, ele é muito mais eficiente que o melhor motor a pistão. Não necessita dos complexos (e vulneráveis) sistemas de ignição, carburação e tudo mais. A potência máxima que se extraía de um motor a combustão não ultrapassava os 4000 HP e, mesmo assim, ele vivia sujeito a

panes freqüentes devido às dificuldades de lubrificação e refrigeração dos grandes cilindros e válvulas submetidos a brutais tensões mecânicas próprias de seu funcionamento vai-vem alternativo. Seriam necessários mais de 18 motores a pistão da maior potência existente para fazer decolar a primeira versão do Boeing 747 com seus relativamente pequenos turbojatos.

Agradeça, pois, ter nascido e crescido na era do jato, que ainda não parou de crescer. *

ERNESTO KLOTZEL
EDITOR DE AVIAÇÃO
AVIATION EDITOR

ILUSTRAÇÃO
ILLUSTRATION
CLAYTON JUNIOR



From pistons to jets

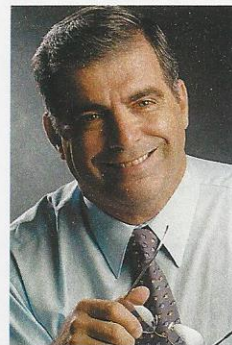
HALF OF THE PASSENGERS flying in a modern jet have never flown in a commercial plane with piston or internal combustion engines. All you have to be is younger than 45. Jets came into our lives in the '60s, when the majestic Constellation and Douglas DC-6 and DC-7 began to be pulled off the main domestic and international routes. Boeing was an unknown factor, at the time, with a remote past history in commercial aviation. When it went active, again, with its first Boeing 707 exclusively flying the New York-Paris and New York-London routes, nonstop, it turned definitively to commercial aviation. Flight times were cut in half, most stop-offs were eliminated, new altitudes allowed flying above the weather patterns, and the number of seats doubled.

The outstanding component of that big revolution was basically the jet engine. It constant runs, roughly like a record changer with fans moved by hot gases produced by a type of blowtorch, and is much more efficient than the best piston engine. It needs no complex (and vulnerable) ignition and carburetion systems, and all the rest. The maximum thrust from an internal combustion engine was no more than 4000 HP and it was subject to frequent failures, due to the difficulty of lubricating and cooling the huge cylinders and valves which were subjected to the enormous mechanical stress normal for the back and forth, alternating movement of its parts. It would have taken over 18 piston engines, with the highest existing thrust, to get the first version of the Boeing 747 off the ground, with its relatively small turbojets.

So, be grateful that you were born and brought up in the jet age, which still hasn't stopped growing. *



welcome



CARLOS LUIZ MARTINS
PRESIDENTE DA VARIG
presidencia@varig.com

Pela democratização do transporte aéreo

A DEMOCRATIZAÇÃO DO USO do transporte aéreo de passageiros em todo o mundo, não é apenas um objetivo empresarial das companhias que atuam no setor. É, acima de tudo, quando consolidada, a demonstração da pujança da economia e da evolução dos padrões de conforto e de bem estar da sociedade. A experiência internacional é pródiga em exemplos de países que alcançaram elevadas marcas de ocupação de suas aeronaves, a partir da melhoria dos níveis de renda das populações.

Embora ainda distante deste desejado cenário, o Brasil começa a dar sinais de caminhar no rumo adequado, indicando virar o ano com a evolução do Produto Interno Bruto em torno de 3.5/4.0%. Tradicionalmente, a indústria do transporte aéreo, em clima de estabilidade monetária e de tranqüilidade institucional, costuma crescer duas vezes o PIB, ou seja, de 7 a 8%, na melhor das hipóteses.

Caso esse quadro venha a ser configurado, teremos alcançado um razoável avanço em relação aos últimos anos, quando desequilíbrios internacionais e desajustes internos impediram que a economia brasileira tivesse performance compatível com as crescentes necessidades da população.

Entretanto, mesmo a perspectiva de um cenário mais favorável não será suficiente para atender a demanda reprimida pela carência de recursos financeiros de significativos nichos da sociedade. A luta maior, portanto, é por aquele aumento de renda que vai propiciar a mais brasileiros os benefícios do transporte aéreo, no seu território nacional e pelo mundo afora. *

Democratic air transportation

DEMOCRATIC AIR TRANSPORTATION OF passengers in all parts of the world is not a business objective of only the airlines. Above all, when it is established, it demonstrates the strength of the economy and the evolution of society's standards of comfort and well being. International experience is replete with examples of countries that have achieved high occupancy levels for their aircraft, based on the improved income of their inhabitants.

Although still far from this ideal, Brazil is beginning to show signs of getting on the right track, and of closing out the year with growth in its GDP of about 3.5 - 4.0%. When currency values are stable and the institutional scene is calm, the air transport industry traditionally grows twice as fast as the GDP, which would be 7 - 8%, at best.

If this actually happens, we will have achieved a reasonable advance, in comparison with recent years, when international imbalance and internal disagreement blocked kept the Brazilian economy from performing in line with the growing needs of the population.

However, it will not be enough to merely expect a more favorable scenario for meeting the backlog of demand caused by the lack of financial resources in significant niches of society. The larger dispute, therefore, is for an increase in income that will provide more Brazilians with the benefits of air transportation at home and abroad. *



VARIG *Brasil*

A STAR ALLIANCE MEMBER ✪



on board
ROBERTO MUYLEAERT
PUBLISHER E EDITOR



NESTA EDIÇÃO

AGOSTO AUGUST 2004
icarobrasil@icarobrasil.com.br
www.icarobrasil.com.br
www.revistaicaro.com.br

O porvir eletrônico é o que conta

REVISTA DE BORDO PRECISA GERAR interesse do leitor durante todo o mês. Aquilo que começou a ser escrito há 30 dias deve ser reportagem agradável, colorida, original, e ligada à atualidade. O editor deve lembrar também que 75% do seu público pertencem à classe sócio-econômica A e 69% são pessoas de alto nível de decisão em suas empresas. Colocando tudo o que foi dito acima em um liquidificador, mais fotos e ilustrações de muita qualidade e uma série de informações úteis para quem está voando VARIG e Star Alliance, e pronto: está fechada a edição. Tudo bem pensado, para evitar o que na redação de *Ícaro Brasil* virou anátema nas reuniões de pauta, em que são escolhidos os artigos a publicar: são os textos jocosamente denominados "Tulipas na Holanda", que se aplicam a qualquer tulipa e a qualquer Holanda. São matérias tentadoras por serem fáceis de elaborar, pela generalidade dos textos, fotos e legendas. Nesta edição parece que estamos livres da síndrome das "tulipas", uma vez que tratamos das Olimpíadas, não a de Atenas, mas aquela dos índios de Tucuruí, no Pará, pretendendo aliar humor à atualidade. Temos também *Pelé Eterno*, filme que muita gente talvez se anime a assistir, lendo a nossa resenha. Mais o texto exclusivo do internacionalíssimo brasileiro Otto Stupakoff, com suas fotos requintadas (capa), ele que conviveu intimamente com astros e estrelas do mundo inteiro, e que agora nos conta como é a vida por detrás do fundo infinito das fotos. A seção especial do mês também é bem atual: a terceira onda do E-business, para a qual os homens de negócio devem estar atentos. Não é mais hora de pensar, com preconceito, na bolha que explodiu e levou consigo bilhões de dólares das empresas que acreditaram na possibilidade irreal de lucros mirabolantes. Agora, quem não prestar atenção ao que está acontecendo em matéria de tecnologia de informação, procurando saber quem está se beneficiando dela, pode ficar para trás. A bolha já é coisa superada, do passado. Agora é o porvir eletrônico que conta.

Peering into the electronic future

AN INFLIGHT MAGAZINE MUST keep the readers' interest for an entire month: attractive, colorful, original, and real. The editor must also remember that 75% of the readership is from the social-economic class A, and 69% are in top management positions. All of this, plus top-quality photos and illustrations and useful information for those who are flying with VARIG and the Star Alliance, and the issue is ready to go to press. This carefully avoids what has become anathema in the staff meetings of *Ícaro Brasil*, where the articles are chosen to be published, that is, those articles that I jokingly call "Tulips in Holland," or obvious subjects about obvious places. It appears that we have escaped the "tulip" syndrome by dealing with the Olympics—a publishing buzz word this month—but those of the indigenous tribes in Tucuruí, Pará. We also have *Pelé Eterno*, the movie that many may want to see, after reading our review. Then there's the exclusive article by Brazil's man-of-the-world Otto Stupakoff, with his fine photographs. He lived among stars and prominent figures all over the world and gives us a peek behind the camera lens. This month's special section is also very current, on the third wave of E-business and its importance to the business world. This is no time to fuss about the bubble that burst and blew away billions of dollars of companies that believed in the unrealistic possibility of making fabulous profits. Those who ignore what is happening in the IT world could be left out in the cold. The bubble has been put behind us, it's history. Now, the electronic future is what matters.

10 Modos & Modas: artes, estilo, lugares. 22 Entenda seu vôo: *bons ares a bordo* 28 Sonho & Carreira: *sucessos que fracassam* 32 Entrevista: Robert Wong, um caçador de talentos • 10 Life & Style: art, styles, places. 22 Understanding your flight: *onboard climate control*. 28 Dreams & Careers: *Successes that fail*. 32 Interview: Robert Wong, a headhunter

42 Como Pelé parava no ar • "Air" Pelé

ROBERTO MUYLEAERT

48 Belém do Pará, tropical como ela só, é ligeiramente francesa • Belém, Pará, is tropical, with a "twist" of France

CAIO VILELA

62 As reflexões de Otto Stupakoff sobre as grandes divas que fotografou • Otto Stupakoff reflects on the great divas he has photographed

72 A terceira onda do e-business, menos fantasiosa e mais lucrativa • The third wave of e-business is more solid and profitable

JULIO BORGES

82 Em Tucuruí, no Pará, uma vibrante e colorida olimpíada indígena • A lively and colorful Indigenous Olympics in Tucuruí, Pará

CAIO VILELA

90 Pantanal: por um turismo sem fantasias • Pantanal: real tourism

MATHIAS MATUSSEK

96 Mundo VARIG: *novidades, eventos, mapa de rotas, guia de entretenimento* • 96 VARIG World: *news, events, route maps, entertainment guide*

Capa Cover: Otto Stupakoff



Bom clima a bordo

CLIMATIZAÇÃO É AGRADÁVEL, mas custa energia. É só ficar um tempo com o ar condicionado do carro ligado para perceber o quanto ele consome de combustível. Carros de baixa potência ainda fazem o favor de desligar temporariamente o motor nas subidas.

Guardadas as proporções, pode-se fazer uma analogia com o que acontece com o ar condicionado a bordo de um avião, onde a necessidade de pressurização da cabine também exige considerável energia. O sistema precisa garantir que, qualquer que seja a altitude do vôo, os passageiros viajem num clima equivalente a uma faixa de 2000, 2200 metros acima do nível do mar, um agradável ar de cidade de montanha, entre 22 e 24°C. A partir da decolagem, os complexos sistemas de controle de ar condicionado/pressurização fazem com que também a temperatura da cabine comece a mudar de forma a atingir os 2 mil metros e se estabilizar na velocidade de cruzeiro.

Como no automóvel, a energia para a climatização dos aviões vem dos motores, mas de forma completamente diversa. Nos jatos o sistema é de certa forma bem mais simples e imediato: o compressor de cada motor é uma fonte constante de ar de alta pressão e temperatura, tratados por um complexo sistema antes de o ar ser consumido pelos passageiros. Esse ar é obtido por meio de aberturas ("sangrias") em um ou mais estágios do compressor e em nada interfere na potência total do motor. Mas sua reposição é auto-

maticamente obtida às custas de um consumo adicional de combustível – e aqui a comparação com o carro é válida outra vez.

Em algumas decolagens mais exigentes, o sistema de climatização é desligado, voltando a funcionar logo que aeronave deixa a pista. Por que as cabines não são projetadas para manter sem alterações a mesma e agradável temperatura? Ora, porque isso não resistiria a mais elementar análise custo/benefício. *

ERNESTO KLOTZEL
EDITOR DE AVIAÇÃO
AVIATION EDITOR

ILUSTRAÇÃO
ILLUSTRATION
CLAYTON JUNIOR



Onboard climate control

CLIMATE CONTROL IS NICE, but it soaks up power. Just leave your car's air-conditioning on for a while and see how your fuel consumption rises. Low-powered cars even temporarily cut off the air when climbing hills.

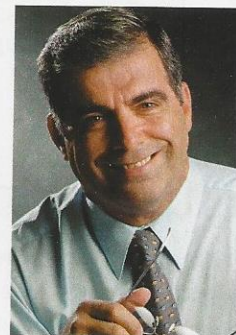
The same thing goes for the climate controls of an airplane, where the need to pressurize the cabin also demands considerable energy. The system must ensure that, no matter the altitude, passengers will enjoy a climate equivalent to 2000 to 2200 meters above sea level. After takeoff, the complex climate/pressure control systems also make the cabin temperature gradually shift to around 2000 meters, stabilizing at the cruising speed.

Like the automobile, the energy for controlling the climate aboard an airplane comes from the engines, but in a completely different manner. On jets, the system is somewhat simpler and more immediate: the compressor on each engine is a constant source of high-pressure air and heat, which are then treated by a complex system, before being used by passengers. The air is obtained through shafts at one or more stages of the compressor and this does not interfere with the total thrust of the engine. But it is replaced automatically, at the cost of additional fuel consumption – once again, like the automobile.

During more demanding takeoffs, the climate control system is turned off, and it comes back on as soon as the aircraft leaves the runway. Why aren't the cabins designed to always maintain the same pleasant temperature? Because it would not stand up under the most cursory cost/benefit study. *



welcome



ÁGUA VEINANZI

Razões de otimismo

NESTA EDIÇÃO QUE ENCERRA 2004, desejo dividir com nossos passageiros-leitores a nossa satisfação pelas boas notícias que tivemos durante o ano. Não são apenas os números favoráveis registrados pela economia brasileira que nos deixam otimistas: o desempenho operacional da VARIG, nos meses recentes, foi o melhor registrado pela companhia nos últimos cinco anos.

Alcançar esses resultados exigiu da VARIG, e de todo seu corpo funcional, um esforço redobrado, para enfrentar e superar os imensos desafios de um mercado de aviação comercial cada vez mais competitivo, tanto no Brasil, quanto no exterior.

Incorporamos outras aeronaves B-777 – o mais moderno avião do mundo – e B-757 à nossa frota; adequamos nossa malha doméstica e ampliamos a internacional incluindo destinos como Aruba, no Caribe e Munique, na Alemanha, para onde começamos a voar no início de 2005; e ainda no primeiro semestre do próximo ano a VARIG inicia a operação da linha regular para Beijing, na China.

O reconhecimento da dedicação da VARIG a seus passageiros não se fez por esperar e a companhia conquistou, durante 2004, prêmios importantes, entre eles: a Melhor Companhia Aérea, escolhida pelos leitores da revista *Viagem e Turismo*; apontada como uma das empresas que mais respeitam o consumidor, em pesquisa nacional realizada pela revista *Consumidor Moderno*; o Prêmio Top de Marketing 2004, promovido pela Associação dos Dirigentes de Vendas e Marketing do Brasil; agraciada com o troféu Notáveis 2004 – recebido pelo Presidente da Companhia em, nome de todos os funcionários da VARIG – numa escolha realizada entre empresários nacionais, jornalistas e assinantes do tradicional *Jornal do Commercio* do Rio de Janeiro.

São homenagens que nos orgulham e que queremos compartilhar com nossos passageiros e leitores de *Ícaro Brasil*.

Espero encontrar todos vocês no próximo ano, desejando um Natal feliz e um 2005 repleto de prosperidade e alegria. ✨

Reasons for optimism

IN THIS ISSUE, AT THE END OF 2004, I want to share with you how happy I have been with the good news we've had during the year. Not only the favorable figures of the Brazilian economy make me optimistic: VARIG's performance, over recent months, is the best the company has had in the last five years. These results have demanded extra effort by VARIG and its employees, in order to overcome the immense challenges of a growingly competitive commercial aviation market.

We have added other B-777s, the most modern airplane in the world, and B-757s to our fleet; we have adjusted our domestic network and expanded our international routes, such as Aruba (in the Caribbean) and Munich, Germany, to which we will begin flying in early 2005. In the first semester of next year, VARIG will begin regular flights to Beijing, China.

We are grateful for the recognition VARIG has received for its dedication to its passengers. In 2004, it won important awards, like: the Best Airline, by readers of *Viagem e Turismo* magazine; one of the companies that shows the most respect for consumers, in a national poll taken by *Consumidor Moderno* magazine; 2004 Top Marketing Award, by the Association of Sales and Marketing Directors of Brazil; Notáveis 2004 trophy, received by the company's President, in the name of all VARIG employees, by Brazilian business people, journalists and subscribers to the traditional *Jornal do Commercio* of Rio de Janeiro.

These are tributes of which we are rightly proud and that we want to share with the passenger-readers of *Ícaro*.

I hope to see all of you next year, and wish you a Merry Christmas and a 2005 repleto with prosperity and joy. ✨



VARIG

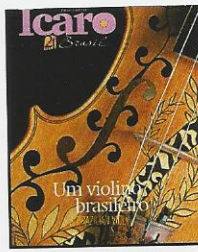
Brasil

A STAR ALLIANCE MEMBER





on board
ROBERTO MUylaERT
PUBLISHER E EDITOR



Um luthier na Vila Madalena

QUEM TRABALHA EM COMUNICAÇÃO tem uma vantagem diante de outras atividades. É que as pessoas gostam e têm até atração pela mídia, e se interessam pela forma como se processa o nosso trabalho. Uma das questões formuladas sobre como fazer revista se refere a uma eventual falta de assunto que poderia suceder a um editor, depois de muitos números produzidos.

Esse perigo não existe. Quanto mais se escreve, mais temas surgem. Além disso, os próprios leitores dão dicas, mais os profissionais (fotógrafos, em sua maioria) que sempre têm sugestões de matéria a elaborar, dentro da linha editorial da casa, privilégio de revista que completou 21 anos neste 2004.

Para garantir o suprimento de temas, vale também uma boa coincidência, como aconteceu quando estávamos fazendo a entrevista com Antônio Nóbrega para o **Bom do Brasil**, no teatro Brincante, rua Purpurina, Vila Madalena, São Paulo.

Terminado o trabalho, passo a bisbilhotar aquele aconchegante e charmoso espaço, onde o grupo de Nóbrega ensaia e oferece cursos de música e artes cênicas. De repente, no andar de cima, dou de cara com um luthier, Saulo Dantas-Barreto, segurando um violino muito fotogênico, sugerindo capa de revista.

Dantas vai logo mostrando uma fotografia onde a rainha Sofia, da Espanha, aparece com os instrumentos de um quarteto de cordas fabricado por ele.

Enquanto o nosso escriba número 1, o editor Carlos Moraes, prepara a reportagem, recebo um telefonema do renomado pianista, agora maestro, João Carlos Martins, que, de supetão, faz uma pergunta: "Vocês estão fazendo uma matéria sobre os violinos do Dantas-Barreto?" Respondi que sim, mas com uma ponta de receio do que teria a nos revelar a expertise musical de Martins. Foi quando ele, numa voz de encantamento, disse: "Os violinos dele são muito bons, valem uma nota! São conhecidos até na Espanha!"

A luthier in Vila Madalena

THOSE WHO WORK IN communications have an advantage over other professions. People are attracted to and interested in the media. They often ask if an editor gets writer's block, after putting out so many issues.

Not to worry. The more one writes, the more subjects come up. Even our readers make suggestions, as well as professionals (most of whom are photographers) who always have ideas about articles. This is a privilege for a magazine that turned 21 in 2004.

The supply of subjects also has a certain amount of coincidence, like what happened during our interview with Antônio Nóbrega for the **Best of Brazil** issue, at his Teatro Brincante, on Purpurina St., in São Paulo's Vila Madalena district.

After the interview, I looked around the attractive building where Nóbrega's group rehearses and gives music and scenic arts classes. Upstairs, I suddenly came upon luthier Saulo Dantas-Barreto holding a violin in a very magazine-cover stance.

He showed me a photograph of Queen Sofia of Spain with a string quartet which he made. While our "top scribe", editor Carlos Moraes, was preparing the article, I got a phone call from renowned pianist and conductor João Carlos Martins: "Are you doing an article on the violins made by Dantas-Barreto?" I answered, yes, concerned about what the expert might say.

He was excited: "His violins are excellent, and cost a fortune! They're even famous in Spain!"

NESTA EDIÇÃO

DEZEMBRO DECEMBER 2004
icarobrasil@icarobrasil.com.br
www.icarobrasil.com.br
www.revistaicaro.com.br

12 Modos & Modas: artes, estilo, lugares. 20 Entenda seu vôo: freando no pouso. 26 Sonho & Carreira: medindo o sonho. 28 Perfil: Marieta Severo. 34 Todas as vantagens de um carpete ecológico. * 12 Life & Style: art, fashion, places. 20 Understanding your flight: landing brakes. 26 Dreams & Careers: how big is your dream? 28 Profile: Marieta Severo. 34 All of the advantages of an ecological carpet

40 Um DJ inglês que só toca Brasil * An English DJ that only plays Brazil in music
CRISTINA RAMALHO

48 Na serra entre Petrópolis e Teresópolis, delícias para todos os sentidos * The delights of the mountains, between Petrópolis and Teresópolis
NINA CRUZ

64 A bela história do paraibano que faz violinos. E violas, celos... * The wonderful story of the Brazilian who makes violins. And violas, cellos
CARLOS MORAES

74 Uma revisita às Sete Maravilhas do Mundo * Revisiting the Seven Wonders of the Ancient World
TONY PERROTET

84 Francisco Brennand e as argilas de um novo mundo * Francisco Brennand and the clay of a new world
CARLOS MORAES

96 Mundo VARIG: novidades, eventos, mapa de rotas, guia de entretenimento * 96 VARIG World: news, events, route maps, entertainment guide

Capa Cover: Iara Venanzi



Freios no pouso

OS SISTEMAS DE FREIOS são projetados para domar as dezenas de toneladas de um jato que toca a pista a mais de 200 quilômetros por hora. Desde o primeiro modelo de jato, os freios recebem a ajuda da aerodinâmica e dos próprios motores para reduzir a velocidade de pouso o mais rápido possível. Essa função de freios aerodinâmicos é desempenhada por um conjunto de grandes placas de metal, ou *spoilers*, que, em vôo, são utilizados para certas manobras em curva. No pouso elas se erigem para formar uma barreira ao ar, produzindo grande arrasto e auxiliando a frenagem.

O segundo recurso é o reverso, ou reversível, que já despontava nos grandes quadrimotores cargueiros da 2ª Guerra Mundial e era obtido com uma mudança drástica do ângulo das pás da hélice, mantendo-se o mesmo sentido de rotação do motor. No caso dos jatos, o reversível se traduz na abertura de um par de grandes conchas de aço no bocal de saída dos gases quentes pela turbina, um movimento de quase meia-volta. A reação a essa alteração na direção de fluxo pode ser comparada grosseiramente a engatar uma marcha a ré de grande efeito para redução de velocidade. Nos grandes motores turbofan, é a imensa massa de ar soprado para trás pelo ventilador (fan) que é forçada a reverter seu fluxo ao passar por um conjunto de lâminas instaladas logo atrás do enorme disco com suas dezenas de pás. O motor é acelerado ao máximo nos dois casos. Quando o avião toca a pista a mais de 200 quilômetros por hora, o reverso é acionado imediatamente e os spoilers são estendidos ao máximo. Nessa curta fase de alta velocidade os freios são geralmente poupados, passando a comandar o pouso quando o reverso é desativado com o avião já a 110 quilômetros por hora. Em velocidades mais baixas os freios são mais eficazes e menos castigados.

Para quem se senta um pouco atrás das asas nos modelos menores da Boeing ou da Airbus, a operação dos spoilers e das conchas é uma distração à parte. ✨

ERNESTO KLOTZEL
EDITOR DE AVIAÇÃO
AVIATION EDITOR

ILUSTRAÇÃO
ILLUSTRATION
CLAYTON JUNIOR



Landing brakes

BRAKING SYSTEMS are designed to rein in tons of jet, as it hits the runway at over 200 kilometers an hour. The enormous energy accumulated makes the discs and shoes nearly white-hot.

Ever since the first jet, the brakes have had the assistance of aerodynamics and the engines to reduce the landing speed as quickly as possible. The function of the air brakes is performed by a set of large metal plates known as spoilers that, during flight, are used for making curves. When landing, they are raised to form an efficient barrier against the air, producing drag and aiding while braking.

A second resource is giving reverse effect to the engines. This came out on the huge four-engine cargo planes during WWII, and was obtained by drastically changing the angle of the propellers. In the case of jets, the reverse effect is produced when large steel "shells" open at the rear of the engine, at nearly 180 degrees. The reaction to this change in direction of the air flow can be roughly compared to shifting down to a lower gear to greatly reduce speed. On the large turbofan engines, it is the great mass forced air blown backward by the fan, reversing its flow, passing through a set of plates installed right behind the enormous disc with its dozens of blades. The engine is accelerated to maximum rotation speed in both cases. When the airplane touches down on the runway at over 200 kilometers an hour, the reverse is immediately activated and the spoilers are extended as far as they will go. During this short high-speed phase, the brakes are not usually engaged; they are used to guide the landing, after the reverse has been deactivated and when the plane is down to 110 kilometers an hour. At lower speeds, the brakes are more efficient and suffer less wear and tear.

For those who sit just back of the wings on the smaller Boeing or Airbus models, the operation of the spoilers and steel shells is a show of its own. ✨



PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

MARCELO WILLIAN
BOTINI
PRESIDENTE DA VARIG
presidencia@varig.com

Votos para este verão

O VERÃO É UMA ÉPOCA especialmente grata para as empresas aéreas. Porque é sempre grato imaginar nossos milhares de passageiros em viagens de lazer com a família, felizes com o que vão poder esquecer ou descobrir nas suas sonhadas e merecidas férias. Para todos este é um tempo de recuperar forças, repensar a vida, encurtar distâncias, estreitar laços com as pessoas queridas.

Também para uma empresa aérea os meses de férias oferecem uma oportunidade preciosa para estreitar laços com seus passageiros de todas as idades, intenções e destinos. Propiciar viagens reconfortantes, prazerosas e seguras tem sido uma missão que para nós se traduz em qualidade dos serviços, manutenção cuidadosa e rigoroso treinamento de profissionais. A força da marca VARIG no Brasil e no mundo só vem atestar o quanto ela transformou esta sua missão numa verdadeira vocação.

Janeiro é também um mês para acreditar, com renovada fé, no velho dito popular: ano novo, vida nova. O que, aliás, vale tanto para a vida pessoal como para vida das empresas. Cada um de nós sabe o que enfrentou em 2005 e dos seus sonhos para o ano que começa. Cada empresa sabe também o quanto a solidez da sua história pode garantir melhores horizontes para além de todas as turbulências. Um bom verão e um promissor 2006 para todos os nossos queridos passageiros.

Lembro que uma das nossas missões este ano será mais uma vez transportar a Seleção para a Copa e, se Deus quiser, trazê-la de volta numa viagem que há de ser, mais uma vez, uma festa.

Best wishes for summer

SUMMER IS AN especially gratifying time for airline companies. It is always a pleasure to imagine our thousands of passengers on vacation trips with their families and happy that they will be able to leave things behind or make new discoveries during their long-awaited and well-deserved vacation. For everyone, this is a time for physical renewal, reflection on life, and getting together with loved ones.

For an airline, the vacation months also offer a precious opportunity for getting closer to passengers of all ages, plans and destinations. Our mission of providing restful, pleasant and safe travel, for decades, has been expressed in quality services, careful maintenance and rigorous professional training. The strength of the VARIG brand in Brazil and around the world merely confirms how well it has transformed its mission into a calling.

January is also the month for exercising one's belief, with

renewed faith, in the old popular dictum: new year, new life. And this, by the way, is valid for both people and businesses. Each of us knows what we faced in 2005 and what we dream of for the new year. Each company also knows how a solid history can assure better horizons that extend beyond momentary turbulence.

We wish all of our passengers a wonderful and promising summer of 2006.

I remember that one of our missions this year will be to carry, once again, the Brazilian national soccer team to the World Cup and, the Lord willing, bring them back to another victorious celebration.

ROBERTO MUYLAERT
PUBLISHER E EDITOR
robertomuylaert@icarobrasil.com.br



VARIG em busca do hexa

COMEÇO DO ANO MAIS VERÃO, uma combinação irresistível para alegrar espíritos e abrir corações. Hora de propósitos renovados, de projetos otimistas e confiança rediviva. O ano de 2006 apresenta-se promissor para a área de turismo, em que quase todos os destinos têm as suas reservas e respectivos vôos lotados para o verão.

Dados da Embratur mostram que o bom desempenho do turismo no Brasil está trazendo um crescimento nessa categoria acima da média mundial, que é de 10%. Nosso país deve fechar o ano com cerca de 20% de aumento, não somente em virtude da procura intensa pelos destinos nacionais, como pelo incremento das viagens internacionais, favorecidas pela taxa do dólar em relação a um real fortificado. E também pelo aumento dos turistas estrangeiros no Brasil, da ordem de 5,5 milhões de pessoas.

Nesse sentido, a VARIG segue cumprindo o seu papel de levar passageiros aos mais variados destinos, no Brasil e no exterior, como mostra o nosso mapa de rotas.

Cerca de 14 milhões de pessoas viajaram VARIG no ano que se encerrou, sendo ao redor de 30% desse total os passageiros dos vôos internacionais, muitos deles leitores de *Ícaro* no idioma inglês.

Nesta edição, procuramos acompanhar esse clima de descontração e animação próprias da época, mostrando alguns lugares charmosos e muita coisa bonita e interessante para quem está a bordo curtindo o seu verão.

Para isso, viajamos milhares de milhas pensando em você, passando por Los Angeles, Buenos Aires, São Paulo (Vila Madalena) e Alemanha, onde entramos em cheio no espírito da Copa, mostrando o Estádio Olímpico de Berlim, local original da Olimpíada de 1936, agora reformado, onde será realizado o jogo inicial do Brasil, no dia 13 de junho, e o final da Copa, em 9 de julho. É a VARIG na Copa do Mundo, mantendo a tradição de patrocinadora e transportadora oficial da seleção brasileira, agora em busca do hexa.

VARIG going for Brazil's sixth world championship title

THE NEW YEAR, plus summer, is an irresistible combination to bring joy and soften hearts. It's time for turning over new leaves, for optimistic projects, and renewed confidence. Tourism promises to take off in 2006, with almost all of the destinations booked full for the summer.

Embratur data shows that the upbeat performance of tourism in Brazil is producing growth at a higher rate than the world average, which is 10%. Our country should close out the year with an increase of around 20%, not only due to the heavy demand for domestic destinations, but also for the boost in international travel, favored by a weak dollar, in relation to the Real. Foreign tourist figures have also grown, in Brazil, to about 5.5 million.

In this sense, VARIG continues to fulfill its role of carrying passengers to destinations all over Brazil and around the world, as you can see on our route map.

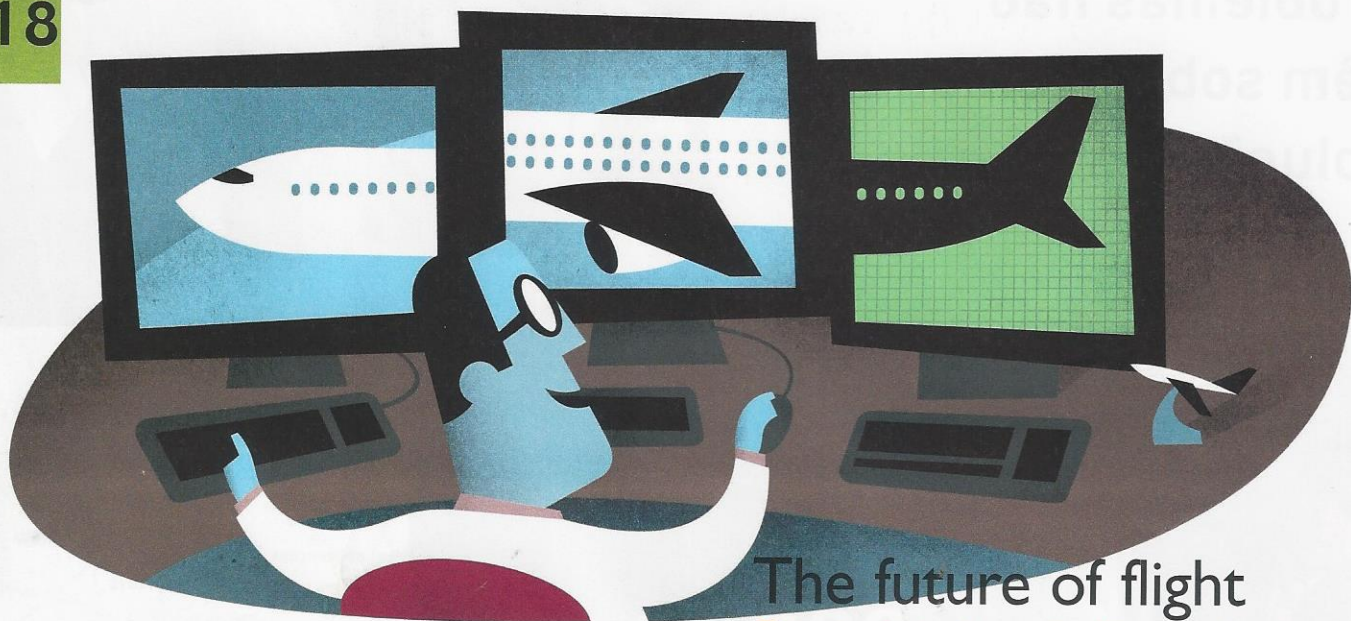
About 14 million people traveled with VARIG in 2005, of which about 30% took international flights and read *Ícaro* in English.

In this issue, we have attempted to follow along with

the excitement and fun of the season, by showing a few attractive places and lots of good looking and interesting things for you who are traveling to enjoy your summer.

To do this, we travel thousands of miles thinking about you, stopping by Los Angeles, Buenos Aires, São Paulo (Vila Madalena), and Germany, where we stride right into the spirit of the FIFA World Cup, by showing Berlin's Olympic Stadium, dating from the 1936 Olympic Games. It has gotten a thorough makeover and will host Brazil's first game on June 13, plus the final championship game on July 9. VARIG is once again in the World Cup, continuing its tradition as the official sponsor and carrier of the Brazilian National Team, which is going for its sixth world title.

Experimente o novo e moderno site de *Ícaro*, com link para a VARIG: www.icarobrasil.com.br, ou www.revistaicarobrasil.com.br



The future of flight

Voando no futuro

Não é difícil imaginar o que nos será oferecido pela aviação comercial nos próximos dez anos. Hoje os projetistas de uma Boeing, Airbus e Embraer já podem simular em suas telas um avião completo da célula ao perfil das asas, passando pela melhor disposição dos sistemas elétricos e eletrônicos – e tudo isso com uma velocidade próxima da do som.

Isso na tela dos computadores. Na prática, que aviões novos estão surgindo? Graças a sua megaexposição na mídia mundial, o megajato Airbus A380 já parece velho conhecido, embora só ali por 2010 algum deles vá dar as caras em nossos aeroportos. Ele já é capaz de transportar 555 passageiros e busca aprovação para subir esse número para cerca de 800. Tudo considerando uma prevista avalanche asiática no futuro próximo. Mas tanto a Boeing como a Airbus prometem mais surpresas para a faixa dos 250/300 passageiros. O Boeing 787 voará pela primeira vez em 2008, e um modelo semelhante da Airbus o fará um pouco mais tarde. Ambos vão empatar em inovações e aprimoramentos. Outra grande novidade para os próximos anos: o incrível alcance de uma versão do Boeing 777 e do Airbus A340, projetados para voar sem escala 14 mil ou mais quilômetros de distância.

O surpreendente é que, mesmo com quase o dobro de passageiros previstos para os próximos dez ou 15 anos, a frota mundial de jatos comerciais ainda estará composta por cerca de 60% de aeronaves de um corredor (narrow-body), com capacidade para transportar de 70 a 175 passageiros. É bom lembrar que nessa faixa está entrando, gloriosamente, o E-Jet Embraer 170/190, já em operação e já encomendado por algumas das mais importantes companhias aéreas do mundo.

It's not hard to imagine what will be available to us in commercial aviation over the next ten years. Today, engineers at Boeing, Airbus, and Embraer can already simulate a complete airplane on their computer monitors, from the cell, through the best placement of electrical and electronic systems, to the wing shape, and all of this at practically the speed of sound.

That's on computer screens. In practice, what new airplanes are coming up? Thanks to its international media mega-exposure, the gigantic Airbus A380 already seems like an old acquaintance, even though some of them will start showing up in airports only around 2010. It can carry 555 passengers and

is seeking approval to raise this number to around 800. All of that forecasts a Asian avalanche in the near future. But both Boeing and Airbus promise more surprises for the planes for 250 - 300 passengers. The Boeing 787 will fly for the first time in 2008 and, a little later, a similar Airbus model will take to the airways. Both will invest in innovation and improvement. Another big item for the coming years: the incredible flight autonomy of a version of the Boeing 777 and the Airbus A340, which are being designed to fly non-stop for over 9,000 miles.

The surprising thing is that, even with nearly double the number of passengers expected for the next 10 to 15 years, 60% the world's fleet of commercial jets will still consist of narrow body aircraft, for 70 to 175 passengers. Remember, this range is one of the focuses of the marvelous Embraer 170/190 E-Jets, which are already in operation and ordered by some of the world's most important airlines.

TEXTO BY
ERNESTO
KLOTZEL

ILUSTRAÇÃO
ILLUSTRATION
CLAYTON JR

welcome



MARCELO WILLIAN
BOTTINI
PRESIDENTE DA VARIG
presidencia@varig.com

Confiança é a chave para nosso sucesso

TODOS SABEM QUE A VARIG passa por grandes mudanças. Em qualquer empresa, transformações de processos, ajustes operacionais e implementação de novo formato de gestão exigem confiança. A credibilidade perante os funcionários, credores, fornecedores, parceiros e demais públicos com os quais nos relacionamos é essencial. Esse apoio temos recebido de todos.

Por isso, os primeiros meses de 2006 foram muito produtivos. Temos boas notícias: já em abril, a VARIG terá mais duas aeronaves em sua frota. São dois Boeings 757. Outro fator de credibilidade da VARIG é a recente renovação dos contratos de leasing de 15 aeronaves B-737 com a australiana AWAS-Ansett e a alemã Bavaria.

Outra novidade é que, desde 1º de março, a VARIG é a única empresa aérea brasileira a voar para a China. Após cinco anos de negociação, a Companhia fechou um acordo com a Air China para realizar vôos diários, via Frankfurt, saindo do Rio e de São Paulo.

Ainda este mês, oferecemos aos passageiros da Primeira Classe e da Executiva o mais moderno sistema de entretenimento de bordo, somente utilizado em seis empresas aéreas internacionais – o PEA (Portable Entertainment Appliance), equipamento portátil supermoderno.

Com tantas mudanças e boas notícias, o cenário é positivo. Estamos otimistas. Temos certeza de que você, passageiro, percebe todo esse empenho na qualidade de nossos serviços, na simpatia da tripulação e na excelência da VARIG. Agradecemos a sua confiança.

Continue acreditando na estrela brasileira.
Ela brilha cada vez mais.

Confidence is the key to our success

EVERYONE KNOWS that VARIG is experiencing big changes. In any company, process transformations, operational adjustments, and the implementation of a new management format demand a fundamental sense of trust. Credibility in the eyes of employees, creditors, suppliers, partners, and other groups with whom we form relationships is essential. We have received this type of support from all involved.

For that reason, the first months of 2006 were very productive. And there's good news: in April, more planes will join VARIG's fleet – two Boeing 757s. Another item that highlights VARIG's credibility is the recent renovation of the leasing contracts of 15 B-737s with Australia's AWAS-Ansett and Germany's Bavaria.

Another piece of news is that, since March 1, VARIG is the only Brazilian airline flying to China. After five years of negotiation, the airline signed an agreement with Air China to make daily flights, via Frankfurt, from Rio and São Paulo.

Yet this month, we are offering our First and Executive Class passengers the most modern inflight entertainment system available – the Portable Entertainment Appliance (PEA) – which is used by only six international airlines.

With so many changes and so much good news, the scenario is very positive. And we are optimistic. We are certain that you, our passenger, can see our efforts in our dedication to maintaining the quality of our services, in the courtesy of the crew, and in VARIG's excellence.

Thank you for your trust. Continue believing in the Brazilian star. Its radiance is growing.

ROBERTO MUYLEAERT

PUBLISHER E EDITOR

robertomuylaert@icarobrasil.com.br

JARA VENANZI



Chico and the arts

Chico das artes

CHICO BUARQUE É UMA SÍNTESE do que a cultura brasileira contemporânea tem de melhor. Para isso não bastam seus múltiplos dotes artísticos. Ele é uma figura muito especial, não somente por sua extensa obra, como pelas posturas corretas que assumiu ao longo da vida.

Por isso mesmo é alvo, por todo lugar em que passa, de uma admiração diferenciada, acima de sua condição de ídolo, na qual ele diz que não se encaixa. Chico circula desembaraçadamente entre ricos e pobres, sambistas novos e velhos, nas capitais do Novo e do Velho Mundo, com frio ou calor, sem perder o seu traço profundo de brasilidade, que o faz entender tão bem de samba e futebol.

É também o Chico da Mangueira, segundo ele uma espécie de funcionário da escola de samba verde e rosa, desde que foi enredo na avenida. Adotado pela Velha Guarda da Mangueira, canta com alegria junto a seus pares mais idosos, inteiramente à vontade.

Das histórias de suas fãs, vale contar algumas. Como a da menina que fundara o Clube do Chico Buarque, com carteirinha e tudo e ansiava por encontrar seu ídolo. Na primeira oportunidade que teve para cumprimentá-lo, ao reconhecer o homem que se aproximava, fugiu em desabalada carreira. Conta-se de outra que chegava perto do Chico em Paris, na rua, e ao vislumbrá-lo não conseguiu dizer nada: apenas entrou em choro convulso.

Em um dos DVDs de Chico que são tema da matéria de capa deste número, aparece uma cena que pode ser considerada padrão de comportamento: a moça vê o Chico, na calçada, em frente ao Copacabana Palace, no Rio, e imediatamente perde a respiração. Mão no peito, ofegante, se aproxima e reúne forças para lhe pedir um autógrafo. Concedido, ela apela à amiga, que leva um celular, para que documente aquele momento supremo para a posteridade. Na hora agá, já ao lado do artista, ela arrisca a ousadia máxima: encostar a cabeça no ombro de Chico, para a foto. Depois, feliz mas ainda ofegante, parte com a amiga, olhando algumas vezes para trás, para ver se aquilo tinha acontecido mesmo.

Como testemunha ocular de algumas fases de sua carreira, fiz questão de escrever a matéria de capa de ÍCARO deste mês de março, com todas as honras para o compositor e para o homem chamado Chico Buarque.

CHICO BUARQUE is an example of the best in contemporary Brazilian culture. This is not merely because of his many artistic gifts, or his extensive work, but also for the correct attitudes he has taken throughout his life. For that reason, wherever he goes, he is the object of a distinctive type of admiration, beyond his standing as an idol – which he says is not his case.

Chico circulates at ease among the rich and the poor, old and new “sambistas”; the capital cities of the Old and New Worlds, in the cold or the heat, without losing his deep Brazilian traits, that make him just as familiar with samba as with soccer. He is the Chico of Mangueira, as he puts it, a type of employee of the green and red samba school, ever since he was the theme of the yearly parade. He has been adopted by Mangueira’s Old Guard, and he joyfully sings with his older peers.

There are some good stories about his fans. Like the little girl that founded the Chico Buarque Club, with a membership card and all and was anxious to meet her idol. At the first chance she had to meet him, when she saw him coming toward her, she took off on a dead run.

They say that another one approached Chico on the street,

in Paris, and when she got up to him she couldn’t say a thing: she just burst into tears. One of Chico’s DVDs, which are the subject of the cover of this issue of the magazine, has a common scene: a girl sees Chico, on the sidewalk in front of Rio’s Copacabana Palace Hotel and immediately is breathless. With her hand on her heaving breast, she reaches him and struggles to be able to ask for his autograph. Once she has it, she asks her friend to take a picture with her cell phone. At the musician’s side, she takes a risk and puts her head on Chico’s shoulder, for the picture. Then, happy, but still breathless, she leaves with her friend, looking back several times, to see if that had really happened.

As an eyewitness to some of the phases of his career, I insisted on writing the cover story of this March issue of ÍCARO, as a tribute to the composer and the man called Chico Buarque.

Experimente o novo e moderno site de ÍCARO, com link para a VARIG: www.icarobrasil.com.br, ou www.revistaicarobrasil.com.br



Como prever 20 anos de vôo sem sair do chão

Embora não exista termo de comparação entre o desempenho de um automóvel e o de um avião, a maioria das pessoas ainda compara os anos de uso de um e de outro e termina taxando de velha uma aeronave que já voa, digamos, há uns cinco anos. Ora: o que significa desgaste e obsolescência em um carro de passeio não encontra paralelo numa moderna e sofisticada máquina de voar, especialmente quando mantida de acordo com as recomendações do fabricante.

Também não existe nada comparável ao recall de um novo modelo, ocorrência não tão rara na indústria automobilística. Isso não significa imunidade total contra eventuais mazelas reveladas durante a longa vida útil de um avião, que pode ultrapassar tranquilamente 20 anos. Aliás, os fabricantes já antecipam rotineiramente o que pode ocorrer depois de tantos anos de uso, quando a fuselagem e as asas já cumpriram milhares de decolagens e pousos, pressurizações e despressurizações, regimes turbulentos de vôo e tudo mais que acontece entre o início e o fim de cada vôo ou, como se diz, um ciclo completo de operação. Tudo isso é feito no hangar de ensaios, com o uso de cilindros hidráulicos programados que castigam a fuselagem e as asas, simulam ar sob pressão e ainda se valem de dezenas de sensores que reproduzem e registram em questão de minutos cada ciclo típico de um vôo – taxiamento, decolagem, subida, velocidade de cruzeiro a grande altitude, descida, pouso e regresso ao estacionamento.

Assim, qualquer eventual falha que apareceria na idade madura do avião é descoberta anos antes e corrigida na linha de produção. Além disso, passa a constar de um boletim de serviço que permite a prevenção na frota que já se acha em vôo. A maturidade e velhice de seu avião nunca é um segredo para quem o fabricou. Tampouco as eventuais “doenças” que poderá contrair ao longo dos anos. Tudo em nome da maior tranquilidade e segurança – em qualquer idade.

Preventive aircraft maintenance

Although there is no comparative term between the performance of an automobile and that of an airplane, most people still compare the years of use and end up calling an airplane that has flown for, let's say five years, an old plane. But, that which means wear and tear and obsolescence of a car, finds no parallel with a modern and sophisticated flying machine, especially when maintenance follows the manufacturer's instructions.

Neither is there anything comparable to the recall of a new model, which is too common an occurrence in the automobile industry. That doesn't mean total immunity against eventual weaknesses that come to light during the long useful life of an airplane – that can easily go over 20 years. In fact, the manufacturers routinely expect what could happen after so many

years of flight, when the fuselage and the wings have covered thousands of takeoffs and landings, pressurization and nonpressurization, turbulence and all the rest that can happen from the beginning to the end of each flight or, as they say, during a complete operating cycle. All of this is done in the test hangar, via programmed hydraulic cylinders that punish the fuselage and the wings, simulate air pressure, and use dozens of sensors that reproduce and record, in a matter of minutes, every typical cycle of a flight – taxiing, takeoff, climbing, high-altitude cruising speed, descending, landing and returning to the parking apron.

So, any eventual failure that could appear in the mature airplane is discovered years ahead of time and is corrected on the production line, is recorded in the service log that allows prevention and correction of the fleet that is already flying. The maturity and age of your airplane is never a secret maintained by the manufacturer. Neither are any eventual “diseases” that it could get during the years. Everything in the name of greater peace and security – at any age.

TEXTO BY
ERNESTO
KLOTZEL
ILUSTRAÇÃO
ILLUSTRATION
CLAYTON JR



Por dentro das leis da bagagem de mão

Nem tudo o que a gente quer levar numa viagem pode ser nosso companheiro de viagem a bordo. Má vontade da companhia? Longe disso. Existem órgãos internacionais que regulam tanto as dimensões das bagagens quanto seu peso e os itens permitidos a bordo. Quais as razões dessas normas e medidas? Ora, é só observar os assentos à nossa frente para constatar que, embaixo deles, há um espaço padrão, onde cabem bagagens exatamente nessas dimensões. E também os compartimentos de bagagens acima das poltronas, os chamados bins, têm um peso máximo permitido.

Pois isso, de acordo com o órgão regulador internacional (Iata-International Air Transport Association), as bagagens transportadas por passageiros não podem ultrapassar 115 centímetros; as medidas máximas para sua dimensão são de 23 centímetros de comprimento, 40 de altura e 55 de largura. O Código Brasileiro

Aeronáutico referente à bagagem de mão diz ainda que o peso permitido é de 5 quilos. Existem também restrições a levar a bordo artigos classificados como perigosos, tais como isqueiros, artefatos, canivetes, tesouras...

É importante lembrar ainda que o volume acomodado na cabine do avião não pode perturbar o conforto, a tranquilidade e a integridade física dos demais passageiros, dos tripulantes e da própria aeronave.

Quanto menos bagagens a bordo, mais seguro será o vôo, já que é menor o risco de algum objeto cair e machucar alguém; maior será também a rapidez no embarque e no desembarque, e maior facilidade para encontrar um espaço nos bins acima das poltronas.

Portanto, cada vez que fizer sua mala, pense nas normas com carinho. Todas elas foram pensadas para aumentar a segurança e o conforto do seu vôo.

TEXTO BY
MAURÍCIO
RIBEIRO
ILUSTRAÇÃO
ILLUSTRATION
CARVALL