



POLITRECO

Nº 176
ANO VIII

Boletim Semanal da Poli

12 a 19 de Maio

e a Minerva foi ao banheiro lavar a boca ...

GRAND PRIX DA POLI

Sensacional. Assim pode ser descrito o XIX GP da Poli, disputado na Rua do Matão dia 20 de maio. Inscreveram-se dezenove carros e mais de 250 pessoas assistiram as provas. Também, com pinga e chopp de graça...

Além das equipes tradicionais, várias novas escuderias participaram, dando mais brilho à competição.

Estas são as equipes inscritas:

*Arrepio: esta equipe é a sucessora de Uraturbo, a mais bem afinada da história dos GPs. Inscreveu dois carros: número 1 para Fuxio e Genivaldo (este último substituindo Peiro), e 2 para Edison e Baixinho. Utilizaram os mesmos carros do ano passado.

*Ruillians: team novo, formado por Vinícius e Leonardo (2º Mecatron). Seu carro, o número 3, era o menor de todos: dispensava reboque, pois após as baterias era só colocar o carro sob o braço e subir a ladeira.

*Insano: os vencedores do VI GP retornaram às competições após um ano de ausência. O carro (nº 4), era o mesmo, e o piloto titular Aluisio desta vez fez dupla com Fastida (4º Mec).

*2XPress: esta é dos bixos de mecânica, Fábio e Paulo "Bolinha". Um carro muito interessante, com três eixos, sendo dois deles o dianteiro e o traseiro) móvel. O sistema de freio, quando não alocado, formava o eixo central. Um dos mais pesados carros (31 kg), graças ao lastro proporcionado pelos halteres (nº 5).

*Agra e Paes: a maior novidade era Valéria (2º Mecatron) dividindo a pilotagem com Agra. Na parte técnica, foram feitas modificações no eixo dianteiro, que passou do sistema lado-a-lado no centro para o tipo tradicional. (nº 6).

*Zukspeed: resultado da fusão da Scuderia Cosa Nostra com a White Lightning. Dois carros, nº 7 para Ailton e Fuminho e nº 8 para Marza e Zu (3º Mec).

*Stuis (nº 10): uma equipe nova e que demonstrou potencial. Os pilotos foram Jorge e Fábio (2º Mecatron); o carro era muito largo nas bastantes estável.

*March Arré: a equipe mais alegre inscreveu três carros: 11 para Coelho e Rolha, 12 para Alex e Woly e 13 para Estranho e Iecunha. Eram, basicamente, os mesmos carros do ano passado, se ganho a máxima "ser time que está ganhando não se mexe".

*Weber: é o novo nome da Foboz Racing, que correu com o mesmo carro das outras edições. No comando deste foguete, o próprio Foboz e John (este substituindo Alan). Número: 14.

*McLata: retornando após o forfait no VIII GP, a McLata inscreveu um carro muito pequeno e muito instável...Correu com o número 15, sendo pilotada por Anibal "Frost" e Iuri "Senna".

*Top Gun: a revelação das últimas edições não mudou: mesmo carro, mesmos pilotos (Rodrigo e Marcelo) e mesmo número (o 24).

*Tatu Bola: este, o mais estranho (e não eram poucos...) dos carros. O carro tinha o banco montado numa posição inovadora (?) e estruturas laterais e traseiras de função inexplicável (arma secreta?). Defendendo as cores da moçada da Minas-Metal, Smith e Damasceno. Número 50.

*Gaviões: este, uma gozação da March Arré: um carrinho de brinquedo, com dois bichinhos de pelúcia pilotando: Gavião e Camisinha. Seu número: 51.

*Penélope Charmosa: ocupando o espaço a que tem direito as garotas formaram este time, tendo apoio técnico da namorada March Arré. O carro, todo revestido de papel-contact branco com corações vermelhos, foi pilotado por Dani e Eliane, e usou o número 69.

*Atoleman no KOT: mais uma nova escuderia. Um carro onde não faltavam acessórios: computador, estepe a bordo e um câmbio de xadrez representando a potência do motor. Número: 100; pilotos: José e Lúcio.

(Continua no próximo número).

HP

AS PROVAS ESTÃO CHEGANDO... VOCÊ JÁ TEM A SUA? NÃO? ENTÃO COMPRE NA LOJINHA DO GRÊMIO.

EXPEDIENTE



Grêmio

Politécnico

Editores Responsáveis: Fantomas, Luís Renato e Nécio

Diagramação: Fantomas, Marcão, Casagrande e Paquete

Datilografia: Reginete

Tiragem: 1600

CAM + CALP.

NO ar ...



Nº 45

Para muitos, voar ainda parece um mistério. Algo muito complicado. Vou então escrever detalhadamente todo o procedimento de um vôo típico em São Paulo: Ir do Campo de Marte até o aeródromo de Jundiaí (onde os alunos do Aeroclube de SP realizam instrução).

1 - Cheque externo do avião:

Vamos voar no E-712 Tupi, fabricado pela Embraer, pertence ao Aeroclube de SP, o prefixo do avião é PT-NRI (papa tango-november romeu india).

a - Verificar os flapes, se estão travados na posição abaixada. Verificar os parafusos frenados de suas junções.

b - Verificar o estado geral da asa e sua rapidez.

c - Luzes de navegação.

c - trem de pouso - verificar se estão todos os parafusos travados Olhou pastilhas dos freios, e curso do amortecedor.

e - Óleo: acima de 6 l.

f - Hélice e correia do alternador: folga máxima de 3 cm.

g - Tanque de gasolina: verificar nível e drenar o combustível do fundo.

(qualquer quantidade de água, por menor que seja, faz o motor parar)

A água é decorrente da condensação de seu vapor, no tanque, durante a noite.

h - Verificar o estado do profundador e da deriva (lemes horizontal e vertical)

2 - Acionamento.

a - Depois que todos estão com os cintos de segurança apertados, verificar se os instrumentos elétricos estão desligados.

c - Ligar o "master" (interruptor geral de eletricidade).

c - Avançar a mistura (ar + gasolina) à frente, para a posição de rica.

(máxima quantidade de combustível)

d - Avançar 1 polegada o acelerador.

e - Verificar se o "primer" (injeção direta de gasolina no cilindro para dias frios) está travado.

f - Ligar a bomba elétrica de injeção.

g - Verificar se a área da hélice está desobstruída.

h - Acionar o motor (girando a chave dos magnetos).

j - Assim que pegar, reduzir para 1000 rpm, até esquentar. Verificar se a pressão do óleo subiu. Se não subiu, cortar o motor imediatamente, pois não estará havendo lubrificação.

k - Desligar bomba elétrica, e ligar as luzes.

3 - Operação:

a - Ligar o rádio em 121.6mhz, que é a frequência do solo de Marte.

- Solo Marte, November Romeu India.

- NRI, prossiga.

- Romeu India com notificações visual para Jundiaí, instruções

- Pista 30, ajuste 1020, chame na 2 pronto.

- India.

O controle de Solo de Marte nos disse:

A pista em uso é aquele da cabeceira 30 (isto é, 300 graus na bússola, o ajuste do altímetro é para 1020 Hecto pascals (que irá responder a \pm 2400 pés, a altitude do campo de Marte em relação ao mar), e ainda ele falou para chamar novamente na posição 2, ao lado da cabeceira, quando estivermos prontos para decolar.

Vamos agora taxando até a posição 02, onde realiza-se o cheque de cabeceira:

a - Comandos livres (desobstruídos).

b - Flapes ok.

c - Motor - rotação, magnetos, pressão de óleo e combustível normais.

d - Luzes de alarme ok.

e - Ajustar o horizonte artificial (este avião não tem horizonte elétrico)

f - Ajustar giro direcional (este avião não tem giro). É procedimento padrão cantar a sequência de cheque completa, mesmo que o avião não possua determinado equipamento.

g - Cintos passados, seletora para tanque mais cheio.

k - Porta e janela fechadas e travadas.

i - Ajustou o rádio para a Torre Marte, em 118.7.

- Torre Marte, NRI na 2 pronto.

- NRI, livre decolagem, 270 com 10.

(vento vindo da direção 270 - oeste, com 10 nós de intensidade).

Na cabeceira, freiar o avião, acelerar tudo, com a bomba elétrica e o farol previamente ligados. Na rotação de pico (2500 rpm) soltou os freios.

Manter o avião no centro da pista, retirá-lo do chão a 70 nós (\pm 140 Km/h).

- NRI, decolando aos 50, chame controle São Paulo em 129.5.

- India.

Trocamos a frequência para 1.29.5

- Controle São Paulo, NRI.

- NRI, controle, prossiga.

- NRI de Marte para Jundiaí, instruções.

- Mantenha-se visual, corredor Juliett/ Eco, acione modo Charlie 2207.

O controle nos disse: Ir pelos corredores visuais Juliete e Echo, acionando o transponder no modo C (Charlie), e no código 2207. (o transponder modo c fornece nos a altitude e velocidade, ao controlador, na tela do radar).

Tomamos pro 3335, a 3900 pés até o pedágio da Bandeirantes, quando notificamos:

- Controle SP, NRI na pos. Pedágio.

- Siga em condições visuais frequência livre, NRI.

- NRI, obrigado.

Quando o controle nos dá autorização para passar para frequência livre (122.9) ele nos desvincula do seu controle. Já podemos então ir para qualquer lugar, já estamos fora dos corredores visuais.

Nessa altura vôo, estamos cruzando a 110 nós, a 2300 rpm, mantendo 4500 pés do nível do mar (\pm 1500m, isto é \pm 800 m do chão).

Passando o Pedágio, já se avista Jundiaí.

Reduzindo a altitude para \pm 3500 pés (1000 pés acima do chão, que é o tráfego visual padrão). Estamos chegando pelo sudeste de Jundiaí, e assim notificamos na frequência livre:

- Para coordenação de tráfego,

NRI ingressando no tráfego de Jundiaí pelo setor Eco. (Este)

Próximo passo, é ver se tem algum avião voando, que nos indique qual a pista (cabeceira) em uso em Jundiaí. (17 ou 35 - 350 - 170 - 180, as cabeceiras são defasadas de 180, é óbvio, e seus números são definidos de acordo com sua orientação geográfica magnética, isto é, quando estivermos alinhados com a cabeceira 35, estaremos 350 na bússola).

Como não havia nenhuma aeronave por perto, verificamos se havia alguma fumaça (queimada, chaminé etc.) para nos fornecer indicação de qual pista usar (deve-se pensar sempre contra o vento). Havia uma nuvem na direção de 30, e assim optamos pela pista 17.

Fizemos uma curva para direita, então, e entramos na "perna do vento". Reduzimos o motor para 2100 rpm, ligando a bomba elétrica, dando mistura rica e colocando o avião pra voar no tanque mais cheio. Esta é a preparação para o pouso.

- NRI na perna do vento, uno se te Jundiaí.

Quando julgar conveniente, giramos para esquerda e notificamos:

- NRI girando base 17 Jundiaí.

(A perna base é uma perpendicular ao prolongamento da pista. Agora, com o motor já reduzido, as luzes de pouso ligadas, abaixamos o dente de flap, para maior velocidade. Faço a base em 80 nós.

Perto do prolongamento da pista, giramos para a esquerda para alinharmos com a pista.

-NRI, na final, 17 Jundiaí para pouso completo. Trem baixado e travado.

Na reta final, mantemos 70 nós, e damos o 2º dente de flap. Nessas, o motor já está em 1500 rpm, mais ou menos.

Agora, é só sensibilidade para manter um gradiente de descida aceitável, regulando isso no motor. É, de certa forma, como segurar um carro numa subida com a embreagem. Sensibilidade.

Se fosse um avião com trem retrátil, teríamos abaixado-o na perna do vento, porém o Tupi é "canela"

durante trem fixo. No entanto, o padrão falar "trem baixado e travado" para ficar mesmo.

Cruzamos a cabeceira a uns 5m. de altura, e corta-se o motor. É só arredondar, com tranquilidade, corrigindo o efeito do vento. Se ele for pela esquerda, como é o caso, apenas baixar um pouco a asa esquerda e afundar o pé direito no pedal. O avião vai glissando de leve sobre o eixo. Segundos antes de tocar o chão, nivelar as asas e pronto. Pouso manteiga, como chamamos. A pista é bem longa (de 1000 m) e não preciso nem frear. Dá até pra sair pro pátio de estacionamento pela intersecção do meio da pista sem ter que voltar nada. Taxa até o pátio. Desligar a bomba e o farol. No pátio, reduzir para 1000 rpm, frear o avião, desligar todos os equipamentos elétricos e cortar a mistura.

Por falta de combustível o motor para. (Não se desliga o avião na chave).

Desligar o "master", e desligar a chave dos magnetos. Tirar a chave dos magnetos. Tirar a chave, colocar calças nas rodas, cobrir o tubo de Pitot (tomada e pressão), e pronto. Fim do voo.

Genealves - 3º Naval.

QUEBRA - PAU

Após conversarmos com vários alunos da Civil (e de outros cursos) perguntando a respeito da temperatura em que se encontrava a cerveja da 1ª cervejada do CEC 89 a resposta foi unânime:

A CERVEJA ESTAVA ÓTIMA E GELADA!

Por que? (muitos perguntaram...)

Porque um ex-diretor do CEC (Alberto Rodrigues Prata do 5º ano - vulgo Português), teima em afirmar (até publicamente) que a cerveja Kaiser estava estupidamente quente e não era do seu agrado.

Ha Ha Ha. (Risadas dadas pelos que foram entrevistados).

Entre eles outros comentaristas como: "não liguem, é inveja", "coitados", "Só pra ele tava quente".

Com relação ao fato de saírem não ser de seu agrado, devemos lembrar ao supra-citado, que ninguém foi, em nenhum momento, forçado a tomá-la (sobrando assim mais para os que a apreciam)

Com relação ao fato da cerveja kaiser estar estupidamente quente pode-se concluir que o supra-citado mentiu a respeito do fato (e ainda tem uma tremenda cara de pau ao publicar uma lorota dessas)

PS: O último parágrafo já foi dito pessoalmente ao mesmo dia 22/05/89. e com testemunhas!

DANIEL (4º METAL) ESTEVE AQUI NA REDAÇÃO DORMINDO & PENTELHANDO

BIOGRAFIA DOS NOTÁVEIS

PERSONALIDADE DE HOJE:

JOSÉ LUÍS ALBA APARÍCIO

3º - NAVAL

José Luis desde pequeno queria ser Engenheiro Naval. Em vez de brincar de rela-rela e casinha com as meninas, preferia fazer barquinho de papel e brincar na banheira. Seu pai, preocupado, logo concluiu: "É, esse moleque não gosta de mulher mesmo".



Assim José Luis foi internado num colégio de freiras onde logo já fez amizade com suas colegas. O moleque cresceu e esqueceu um pouco os barquinhos, despeteou do alegremente para o amor. Foi quando se apaixonou pela Freira Lia. Começou a puxar ferro pra impressioná-la. E só Deus sabe o que fizeram naquelas tardes quentes de verão...

José Luis cresceu e decidiu cursar Engenharia Naval. Foram tempos difíceis, aqueles do cursinho. Ele tinha que ir sofredamente de sua casa, em Interlagos, até o Anglo em um Passat Pointer 1.8. Que tempos difíceis...

O vestibular chegou e seu pai, sabendo da verdade, disse: Esse cara não vai conseguir entrar, burro do jeito que é. Assim, o pai de José Luis apelou para uma mandinga espanhola, mistura de macumba e vodu.

Já na faculdade Zezão (assim ficou conhecido) entrou em Naval, tornando-se conhecido por seu físico avantajado e sua inteligência diminuta (tomou pau de Nhech Nhech I!).

Zezão no fundo é gente boa, mas peca pela extrema burrice e incapacidade. Apenas um exemplo: no jogo de vôlei da Batalha Naval ele afundou o time!! Certa vez ele foi fazer o teste de Q.I e o resultado foi 20, colando de um chipanzé que estava a seu lado!

Zezão agora namora(!?!), estuda(!?!?) e não desmente a máxima: "Quanto maior, mais bobo".

INCRUZUZ NAVAIS.

OBS: NAVAIS: Na proxima semana pode ser você!

(até do 2º, 1º, 4º e 5º anos!)

GENESIS

Um dos maiores grupos de rock progressivo, o Genesis teve origem em 1967, quando cinco colegas da Chaterhouse Public School de Londres resolveram formar um grupo: Michael Rutherford (baixo, violão), Anthony Phillips (guitarras), Peter Gabriel (vocais), Tony Banks (teclado) e Cris Stewart (bateria). Tinham na época 17 anos, e fizeram suas primeiras gravações num estúdio caseiro. Um empresário se interessou por eles e resolveu investir no grupo, financiando seus primeiros compactos e o primeiro LP, "From Genesis to Revelation" (69). Esse disco é um tanto quanto diferente dos seguintes, as músicas compõe-se basicamente de violão, piano, voz. Nos faz lembrar um pouco o 1º disco do Pinck Floyd, mais não tem os toques geniais que Syd Barret dava ao Floyd. De qualquer forma, é um disco interessante.

Esse disco não teve sucesso, e o grupo deu uma parada pois seus integrantes tinham que cumprir suas obrigações escolares (o disco havia sido gravado durante as férias de verão). Após alguns meses, já sem contrato de gravações resolveu tornar-se profissionais, comprando equipamento para a apresentação ac vivo (até então não davam shows). Nessa época, saiu o baterista Stewart, sendo substituído por John Mayher.

E, 70 lançam "Trespass", mudando o estilo das canções: mais solos de teclados e guitarras, menos componentes acústicas. Peter Gabriel já demonstra ser um grande cantor em músicas emocionantes como "Looking for Someone" e "The Knife". O disco é muito bom, e foi bem recebido pela crítica.

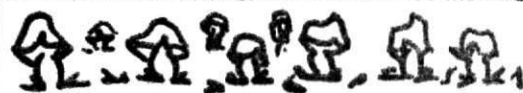
Quando tudo parecia ir bem, John Mayher e Anthony Phillips deixam o grupo. Mayher é rapidamente substituído por Phil Collins, na época com 19 anos. A vaga de Phillips foi mais difícil de ser preenchida, mas após alguns meses de procura a decisão foi fácil: Steve Hackett seria o novo guitarrista. Esses dois novos membros eram grandes músicos, e com essa formação os Genesis atingiu seu auge.

Em 71 lançam "Nursery Crime", um disco na minha opinião um pouco irregular. Mas Steve Hackett já mostra ter um estilo inconfundível com memoráveis solos (principalmente na música "Musical Box", a melhor do disco, com uma performance ótima de todos os integrantes).

Nessa formação, todos eram bons compositores, e Gabriel fazia as letras com um certo enredo para que pudessem ser teatralizadas nos shows.

Na próxima semana, o apogeu - e depois a decadência - desse grande grupo.

Paulo José 2º Elétrica



TOMAR CUIDADO

Politrêco 176 - III

AUTOMOBILISMO

Circuito Enzo e Dino Ferrari, dia 23 de abril. No início da quarta volta do GP de San Marino, a Ferrari pilotada pelo jovem austríaco Gerhard Berger saiu reto na mais veloz curva da pista. O choque é violento, o carro se desintegra e pega fogo. O piloto, porém, não sofre ferimentos graves.

Circuito de Tarumã, dia 21 de maio. Logo após a largada, um choque envolve dois veículos. O Voyage de Amadeu Rodrigues capota seguidamente, salta em chamas sobre o guard-rail e pára com uma lateral voltada para o chão. Após várias dificuldades, o piloto sai do carro com o macacão ardo e atira-se ao solo. Seu estado é crítico. Trazido para São Paulo, depois do atendimento inicial em Porto Alegre, Rodrigues é operado e ainda inspira muitos cuidados.

Enquanto os projetistas procuram tornar cada vez mais rápidas suas criações, os organizadores tentam fazê-las mais lentas, em nome da segurança. Esta disputa é quase tão antiga quanto o automobilismo. Vamos comparar os acidentes de Inola e Vianão.

Antes acontecerem no início da prova, quando os tanques de combustível estão cheios e o risco de incêndio ou explosão são maiores. A Ferrari e o Voyage se frearam essas consequências. Em Inola, o fogo foi apagado em menos de trinta segundos, enquanto os bombeiros decoraram SEIS MILHÕES para chegar até Rodrigues. Os "leões", como são conhecidos os comissários italianos atuaram de maneira sensacional; já nossos soldados do fogo tiveram de lutar contra o próprio extintores

quebrados e dificultaram no transporte, pois seu veículo recusava-se a funcionar.

Um piloto não entra na pista para correr. O fascínio pela velocidade é inerente à sua personalidade, correr para ele não é lazer, mas uma necessidade. Será que nossos dirigentes sabem disso?

Tarumã é nosso mais inseguro circuito. Não é de hoje que acidentes têm resultados trágicos no circuito gaúcho. Num breve resumo, podemos citar a morte do italiano Giovanni Salvetti, esmagado numa corrida de F-3, nos anos 70; o acidente com Alencar Júnior no Stock Cars, que quase acabou com sua carreira; e a morte de um piloto gaúcho numa prova motociclística.

Em todos estes acidentes (e em muitos outros não fatais), a segurança passiva de Tarumã não funcionou. Os guard-rails não possuem fixação correta e nem são dos modelos recomendados pela FISA. Como já disse Marcus Zanponi, as telas de proteção não param nem bicicleta. As áreas de escape são exíguas, as instalações ultrapassadas, os boxes, o piso, as arquibancadas... e tudo isso no Rio Grande do Sul, região do Brasil onde as corridas são amadas.

E não é só na pista de Vião que as condições estão neste nível. Guaporé sofre rápida deterioração. Cascavel enfrenta problemas semelhantes, Jacarepaguá vive da F-1, em Brasília temos um elefante branco. Só Goiânia se salva.

E Interlagos?

O Autódromo José Carlos Pace tem várias virtudes. E localizado em área urbana, o que facilita o transporte e o atendimento médico, além do apoio logístico

co. Para o público, oferece excelente visibilidade, comparável a poucos autódromos do mundo. Seu traçado é bastante técnico, com curvas de todos os raios e velocidades, retas longas e curtas, subidas e descidas. Na área das instalações, é necessária a construção de uma nova torre de cronometragem, reforma dos boxes e da sala de imprensa. Os hospitais e restaurante podem ser providenciados, caso não haja verba. As arquibancadas precisam ter sua capacidade ampliada; talvez, a construção de um lance ao longo de todo o retão resolveria o problema, além de criar um "Sambódromo". A pista precisa ser recapada, os guard-rails trocados em quase sua totalidade e feitas algumas áreas de escape. Custo total: cerca de oito milhões de dólares. É aí que o circo pega fogo.

Para quem esperava que a administração Luiza Erulkar fechasse o autódromo e fosse iniciar a construção da "Schub Interlagos", a atuação da prefeitura tem sido muito boa. O Secretário Juarez Soares e Piero Gancia, presidente da CBA, vêm trabalhando junto à FISA e à FOCA, com resultados positivos. O maior problema é a falta de verba. Só uma "corrente pra frente" por parte de grandes indústrias é capaz de movimentar as quantias necessárias. A nos atrapalhar, também, a candidatura oficial da URSS a um GP, que seria disputado em Leningrado; como dificilmente serão realizados mais de 16 GPs numa temporada, e a corda sempre arrebenta do lado mais fraco...

Agora, é aguardar e torcer.

Salvador - 30/05

PARA O SR. LUÍS RENATO

Quando eu li o artigo do Marcello Duran eu pude perceber que ele é uma pessoa muito bem informada e consciente, pois tudo o que ele disse tem fundamento e é verdade.

A associação que ele fez entre a greve e o maldito PT tem uma razão...so esse partidinho de merda composto de anarquistas, vagabundos, revoltados e etc... é que vive fazendo essas porcaria de greve só para promover a bagunça, a desordem e a conturbacão social.

Primeiramente só cego não vê que essas grevinhas não tem fundamento algum, não servem para nada pois são feitas, como já disse, com o intuito de bagunçar o "coreto". São todas desorganizadas e pior, desrespeitosas, pois esses panacas não deixam aqueles que querem trabalhar em paz tanto é que o governo teve que regulamentar essas baixarias para que tudo não virasse uma "pizza" que é justamente o que o PT (na sua maioria grevistas) quer, pois dessa maneira é mais fácil manipular a opinião pública e "tomar" conta da situação. Se voce não conhece aquele ditado--"em época de guerra qual quer buraco é trincheira"-- faça-me uso dele pois na hora da bagunça o brasileiro (desinformado e ignorante) agarra o pri-

meiro partido que promete qualquer coisinha, que é justamente a intenção do PT, manipular a opinião pública, tomar proveito da situação e conturbar o bem estar da tão sofrida sociedade brasileira.

Como já citaram anteriormente o PT é ótimo como estilingue, mas é péssimo como vidraça (falar e meter o pau, é fácil; na hora de fazer alguma coisa eles se cagam inteiros) basta ver a "bela" administração que a nossa ilustrada prefeitura vem fazendo com tão pouco tempo de governo.

No tocante as greves, na sua grande maioria são coisas de vagabundo sim senhor, pois trabalhar é a última coisa que esses caras que tem. Não é com greves a torto e a direito que vamos fazer nosso país crescer, somente através de muito, mas muito trabalho.

Porque é que em vez de cruzar os braços, não se trabalha? Porque não nos espelhamos nos outros países, como o Japão, que foi arrasado durante a segunda guerra e é hoje sem dúvida nenhuma a maior potência do mundo? Como é que eles conseguiram isso? É lógico que foi através de muito trabalho.

Em vez de se sentar à uma mesa e discutir sadicamente a situação, não, o pessoal sai por aí com panela na mão, faixas, cartazes, bandeirinhas "vermelhinhas" estimulando a desordem e o quebra-quebra geral.

Tem mais e que tomar "BORRACHADA" da polícia pra ver se toma vergonha na cara e vai produzir.

A situação está difícil pra todos talvez não para os metalúrgicos, que de greve em greve já ganham muito melhor que muito professor por aí.

Além do que, Sr. Luís Renato, o PT é um partido anárquico que quer destruir a estrutura do país sim senhor. Eles têm ódio dos empresários, como se todos fossem ladrões. Querem transformar o Brasil numa Cuba.

Enquanto na U.R.S.S. realiza-se a Perestroika e a abertura das suas portas comercialmente ao mundo, na CHINA o povo organiza-se contra o comunismo, o PT (PTZinho), quer implantar no Brasil o comunismo Marxista de 1917, sim...aquele que já foi enterrado em todos os países comunistas do mundo.

Querem implantar no Brasil aquele comunismo mesquinho e arcaico. O mundo vem caminhando para uma social-democracia, e é atrás daí que o PTZinho quer se esconder, mas no fundo não passam de "vermelhinhas" revoltadas e medíocres. A proposta do PT é excelente mas não passa de pura teoria, pois na prática as coisas são bem diferentes.

Realmente o atual sistema econômico está falido, mas não é o PT!

DURANGO KID - QUÍMICA

A Opus-Night vem informar que o seu estatuto-interino e sua carta-programa já estão concluídos. Se alguém quiser maiores informações basta ir à sala 15, às quartas-feiras para tomar contato com o documento mais importante da humanidade.

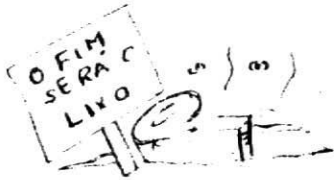
\$ A DIRETORIA \$

APOCALIPSE JÁ O ANO 2000 ESTA AÍ (parte 2)

E a morte virá e carregará com ela todos os escrotos inúteis e parasitas como vocês, que nada produz e só emporcalha este sofrido planeta, que está preste a ter sua crosta sacudida e destuída.

VOCÊS MORRERÃO SEUS ESCROTOS.

Pelo mensageiro das sombras



o derivador maluco

Oh compêndios de uma tarde de estudo, em que me concentro na matéria, e isolado do mundo filozofa sobre o nada de nossa existência.

Oh minha mente, que em profundas profusões faz sutis transformações de neperianas inspirações.

Oh minhas mãos, que escrevem sem saber, cálculos infinitesimais e estupendas integrais.

Oh tempo que se esvai em função exponencial, de raciocínios delirantes e demências flagrantes.

Oh derivador maluco, ser todo-poderoso e onipotente, que em êxtase ardente faz cair o expoente.

D. Lucas

? ! ? ! ? ! ? ! ? ! ? ! ? ! ? !

CHARLES BENGHA

Moral: instituições estabelecidas de nossa sociedade que sempre foram castelos de cartas, falsos tratados que não vigoravam, que não tinham valor.

Convenções românticas de um tempo antigo, em que o homem, ainda engatinhava os primeiros passos da civilização. Instituições que nunca venceram, que nunca triunfaram sobre nada, apesar dos exemplos históricos (a história não explicou suas inúmeras contradições...).

É o ceticismo. Ceticismo da auto-suficiência, no dizer, no pregar modos de agir, na amargura cega, na repressão.

Amor? Coisa falida. Enredo de filmes melosos, arma consumista do século novo. Sempre senti enfado pelas minúcias martirizantes do amor. Essa palavrinha que embala sonhos de milhares de seres humanos.

Fomos sempre céticos. Tão sarcasticamente céticos, que agora nós perdemos em nossa carência profunda da nossa fragilidade latente. Nunca acreditamos no amor. Mas agora sentimo-nos invadidos por um, verdadeiro e avassalador. Um amor desperado, apocalíptico. A última esperança...

Merda. Belos céticos que fomos. Um verdadeiro fiasco.

Até nisso falhamos: provamos verdade nossa mais clamorosa dúvida.

Charles Bengha

P.S. desculpem se fui amargo. Mas às vezes as coisas embargam, a luz cai sobre mim. Não que me seja natural. É apenas a consciência madura, ainda que tardia.

AOS COMPANHEIROS DA MECÂNICA

Caros mecânicos, vocês devem ter lido a "Entrevista de um mecânico por um elétrico", publicada no Politreco 174. Por isso, vejo-me na obrigação de levar a vocês a seguinte denúncia: há um complô do pessoal da elétrica e da naval contra nossos primos "transformers". Várias ameaças de morte estão sendo feitas e a bestialidade delas denuncia seus autores. Há algo mais horrível para um primo "transformer" do que ser exposto a um violentíssimo campo eletromagnético ou tomar um banho de água salgada? A gravidade do problema não fica só nas ameaças: já houve o atentado. Nosso querido REDI entrou em contato com o "looping", após ter se trancado a água dentro de sua carteira por causa. Isso é o que há, companheiros! Precisamos agir contra essa situação. De vez que os "autoritários" (estudante de engenharia e sítio) não são mais espantados e mais, não há tempo, não "gente boa" não sabe, não sabe...

MAHATMA - SHIT

Com a proximidade da semana do 'saco cheio renasce o mito de Mahatma Shit, o guia espiritual da Opus Night, cujo nome de significado transcendental pode ser traduzido como a Grande Merda!

Orinto, que é muito mais que um grande mito, é um dos homens mais importantes da história da Poli, pois ele foi o a exorcisar o Nabo, das alunas dos Politécnicos mais tapados, convertendo-os ao vandalismo é a pressão total, promovendo o bacanato internáveis e levando os Politécnicos ao delírio transcendental.

Nesse estado o espírito do Politécnico se eleva sob a ação do álcool e ele passa a ter visões apocalípticas do Paraíso, que para quem não conhece, é uma estação do Metrô localizado no final da Paulista.

Nessas visões o Politécnico entra em contato com o revisor da prova, descobre que houveram erros de correção e que na verdade ele tirou o suficiente para passar sem "SUBS" e com média 7! no final da revisão o revisor arrependido, promove uma chopada em homenagem à Mahatma-Shit.

Por esses motivos é que Mahatma-Shit foi tão idolatrado. No auge de sua vida e ele decretou que uma vez por semestre em sua homenagem haveria uma semana onde seriam as belidas as provas e só permitidas as atividades espirituais, se-

devidos sacrifícios de culto ao corpo nos mais proibidos templos da Raposo; onde em meio a coloridos d' água e banheiras com vapor de água, o politécnico se auto flagela e tenta se redimir de sua burrice prochante sob a proteção das UNIFAP do PECADO!

By Ganso - Elétrica 1

APA (Ass. dos Politécnicos Alunos) nada!

AVISO

Encontra-se internado no Hospital Universitário com queimaduras de 3º grau na língua o ex-diretor do CEC 88, Português (Alberto Rodrigues Prata- Poli-Civil 5º).

As queimaduras se devem ao fato do mesmo ter ingerido cerveja Kaiser estupidamente quente.

Pede-se não visitar o paciente na U.T.I.. pois seu estado é GRAVÍSSIMO;

Ass. Doutor Iceberg

RECADO AO PORTUGUES

Você queimou a linguinha com a a cerveja estupidamente quente?

ASS: Kaiser



* Tudo o que você sempre quis saber sobre Mecatrônica, mas tinha medo de perguntar *

AJUDEM!

Os nossos amigos Mecatrônica estão vivendo crise existencial, afinal eles não sabem o que é mecatrônica (todo mundo sabe que é a interface). Por isso estamos correndo esta lista perguntando: O que é MECATRÔNICA?

- 1- É a incógnita que falta na equação que dá a quadratura do círculo. (ou seja: ninguém sabe e nunca vai saber).
- 2- É a INTERFACETRÔNICA do médio saber de mecânica e Elétrica.
- 3- Era a opção de quem não sabia o que fazer para continuar não sabendo o que faz
- 4- Eu sei lá, isso existe?
- 5- É aquilo que o Akira falou ontem!
- 6- É a Elite da Poli?
- 7- Outra das invenções do Thomas
- 8- Dado um E > O é possível obter $\delta > O$ tal que mecatrônica. É pau, é pedra, é foda!!!
- 9- É um microswitch (segundo o M. do Brunet)
- 10- É a subdivisão menor da Mecânica.
- 11- É uma mistura de mecânica com a revistinha da Mônica
- 12- É a Engenharia da Poli inventada para Cobaias para a USP
- 13- É aquilo que o Tic Chic e o Jobba fazem, então deve ser um coôôô.
- 14- É a expressão máxima da psicologia de um ego reprimido, segundo a perspectiva Freudiana

15- Para o mundo podemos afirmar que dentro da USP existe um lugar chamado POLI (se o mundo tem cú, o cú do mundo é a Poli); dentro da Poli, existe um vazio chamado Mecânica, e dentro da Mecânica existe uma merda maior chamada Mecatrônica, a nata, ou seja aquilo que existe átoa que todos coam de leite por que senão ele fica intragável

- 16- Alguns acham que a Mecatrônica é um curso que vai ensinar uns babacas a construir brinquedos eletrônicos quando na verdade ele será um office-boy do engenheiro mecânico.
- 17- É o pessoal da Mecânica que assistirá aula no prédio da elétrica até expandirem as salas de aula do prédio da mecânica. Só que nem eles sabem disso.
- 18- São nada mais que menos graxeiros que sonham em trabalhar na linha de montagem da Fábrica Japonesa....(AH-AH)
- 19- É uma merda!
- 20- É a tentativa de um país, o melhor, uma faculdade, de melhores condições de trabalho automatizando as suas linhas de montagem.
PS: Pra que automatizar se, no Brasil, existe uma porrada de nordestino que não faz nada e que custa muito menos que qualquer máquina??
- 21- Um dia, Mariazinha tava a fim de dar. Ai, foi pra Poli, encontrou um vibrador e... AH, foda-se, Mecatrônica não é porra nenhuma!

Mecânica Naval

Comunicado numero 1 da APA

(Assoc. dos Putos com Antecedentes violentos)

PLAGIO! É claro que o Politreco é um jornal aberto, porém não é legal ficar plagiando. Esse recado é para quem plagiou a LOVE STORY, LOVE, publicada por M.M. no Politreco numero 167 na segunda pagina.

A dupla MARISA e EDUARDO do PRIMEIRO PRODUCAU os meus sinceros cumprimentos, e VAO SE FODER seja lá onde for, nas igrejas de Raposo, ape ou qualquer canto perdido da USP.

Acho que se existe uma coisa legal, essa coisa é a originalidade, fugindo disso tudo acaba ficando ironico e idiota, por isso desculpem-me se eu fui claro demais e disse na cara dura o que me passou pela CABECA.

Eu espero que a minha CABECA não PASSE por vocês, porém não levem a mal, mas é que esse não é o primeiro plagio da LOVE STORY, LOVE e vocês nem de longe estão sendo originais!

Se o artigo "A LOVE STORY" não é plagio, vocês se FODAM do mesmo jeito, pois foi muito mal escrito! E viva o caraího que COMEU A SUA MÃE !!!!!!!!!!!!!

Não deixem o GANGO puto da vida, porque senão o pau come!

APA - (Assassinos de Plagiadores Associados)

CUIDADO PLAGIADORES !!!

by GANGO - Eletrica 1

TIKUTUKUKATAQUARA !!

A PALAVRA DE DEUS

Depois da polêmica entrevista publicada neste Jornal, resolvi publicar esta entrevista que realizei depois de um bom porre no ano passado.

O nosso entrevistado é muito famoso mas nunca foi visto e suas palavras são repetidas à exaustão sem nunca terem sido ditas por ele. O nome dele é Deus.

TARPOON: - E vejo que o senhor mantém um padrão de vida muito alto. Como o senhor consegue isto pregando a simplicidade e combatendo a ostensão?

DEUS: - Fácil, uma parte de minha renda provém dos direitos autorais sobre a Bíblia e o resto de doações de fiéis.

TARPOON: - Mas e as pregações de suas idéias?

DEUS: (em tom irônico) - Faça o que eu mando e não faça o que eu faço e assim terá o Reino do Céus.

TARPOON: - E o que o senhor acha da virgindade?

DEUS: - É importante, apenas para minha esposa.

TARPOON: - Como o senhor encara essa disputa entre Religiões?

DEUS: - Eu sou Corinthiano e não abro a mão!

TARPOON: - Mas não é disso que eu falei;

DEUS: - AH! Sem comentários. Não tenho opinião formada.

TARPOON: - e como o senhor encara a candidatura de Leonel Brizola à Presidência do Brasil?

DEUS: - Ele, o Jânio, o Summo e alguns Politécnicos mais famosos são erros que eu gostaria de esquecer que cometi.

TARPOON: - O senhor conhece a Poli?

DEUS: - Lógico, fiz cálculo numérico duas vezes!

TARPOON: - Já estudou lá? e qual a lembrança que o Sr. guarda de lá?

DEUS: - Estudei, e me lembro que sentia muita falta de mulher.

TARPOON: - Já que tocou no assunto, é verdade que o Sr. faz a célebre pergunta à todas as mulheres que nascem?

DEUS: - olhe em volta e me responda você...

TARPOON: - Para encerrar, farei a última pergunta:

- O Senhor é brasileiro?

DEUS: - Graças a mim, não!

Por Tarpoon em entrevista exclusiva com deus para o Politreco.

ALÔ BOVINO!
VOCÊ JÁ HOSPEDOU O SEU MAU-MAU HOJE?