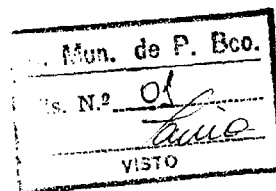




Estado do Paraná

Câmara Municipal de Pato Branco



PROJETO DE LEI Nº 43/94

SÚMULA: Denomina "Ayrton Senna da Silva" o
Kartódromo Municipal de Pato Bran-
co.

Art. 1º - Fica denominado de "Ayrton Senna da Silva" o
Kartódromo Municipal de Pato Branco.

Art. 2º - O Executivo Municipal afixará em local visí-
vel, placa contendo a denominação consignada no artigo ante-
rior.

Art. 3º - Esta Lei entrará em vigor na data de sua pu-
blicação, revogadas as disposições em contrário.



Estado do Paraná

Câmara Municipal de Pato Branco

C. Mun. de P. Bco.
Fls. N.º <u>02</u>
<u>Amo</u>
VISTO

EXMO. SR.

ORADI FRANCISCO CALDATTO

DD. PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE PATO BRANCO.

Os Vereadores infra-assinados, no uso de suas prerrogativas legais e regimentais, apresentam para a apreciação do douto Plenário desta Casa de Leis, a seguinte EMENDA ADITIVA ao Projeto de Lei nº 43/94:

EMENDA ADITIVA

Acrescenta novo artigo ao Projeto de Lei nº 43/94, passando a vigorar com a seguinte redação:

ART. ... - O Executivo Municipal afixará em local visível, placa contendo a denominação consignada no artigo anterior.

N. Termos;

P. Deferimento.

Pato Branco, 30 de agosto de 1.994.

Nelson Bertani - Vereador PMDB

[Assinatura] - PMDB

[Assinatura] - PL

[Assinatura] - PMDB

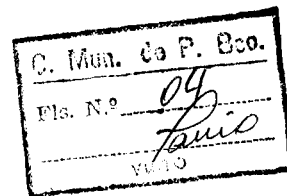
[Assinatura] - PL

CAMARA MUNICIPAL DE PATO BRANCO

Estado do Parana

COMISSAO DE JUSTICA E REDACAO

PROJETO DE LEI No 43/94



Busca o Vereador HELIO DOMINGOS PICOLLO,
autorização Legislativa para denominar o nome de "Airton Senna da
Silva" o Kartódromo Municipal de Pato Branco - Pr.

A materia tem amparo legal, merece a
tramitação e aprovação.

Nosso Parecer é FAVORAVEL.

Pato Branco, 18 de Março de 1994.

Osvaldo Luiz Gabriel - PRESIDENTE

Helio Domingos Picollo - PROPONENTE

Gilmar L. Accari

Carlinho A. Polazzo

A Jose Alves

Rua Arariboia,-491-Telefax(0462)24-2243
Pato Branco - Parana



Estado do Paraná

Câmara Municipal de Pato Branco

C. Mun. de P. Bco.
Fis. N.º 03
Luiz
VISTO

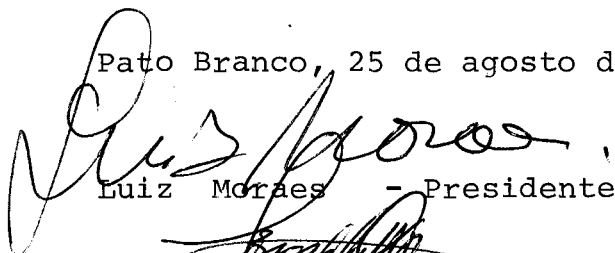
COMISSÃO DE MÉRITO

P A R E C E R

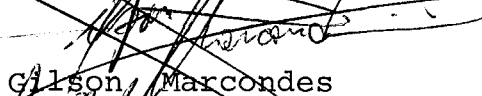
Esta Comissão, dentro de suas prerrogativas regimentais, analisando o Projeto de Lei nº 43/94, de autoria do Vereador Hêlio Domingos Picolo, que objetiva denominar o Kartódromo Municipal de Pato Branco de "Ayrton Senna da Silva", emite parecer favorável a aprovação da proposição, por ser justa a homenagem a um grande ídolo nacional, campeão das pistas, reconhecido em todo o planeta.

É o nosso parecer, Sub Censura.

Pato Branco, 25 de agosto de 1.994.


Luiz Moraes - Presidente


Cláudio Bonatto - Relator

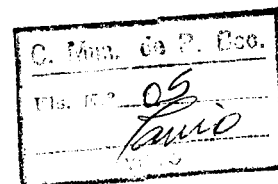

Gilson Marcondes


Ivo Polo



Estado do Paraná

Câmara Municipal de Pato Branco

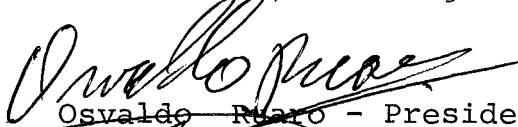


COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTOS

Analizando o Projeto de Lei nº 43/94, de autoria do Vereador Hédio Domingos Picolo, o qual busca obter o apoio do Plenário desta Casa de Leis, no sentido de denominar de "Ayrton Senna da Silva" o Kartódromo Municipal de Pato Branco, esta Comissão emite parecer favorável a aprovação do mesmo, por entender justa a homenagem ao grande campeão das pistas e ídolo nacional.

É o nosso parecer, "sub censura".

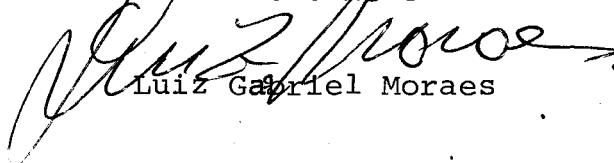
Pato Branco, 15 de agosto de 1.994.


Osvaldo Ruaro - Presidente


Nelson Bertani - Relator


Climar Francisco Pastorello


Pedro Polo Neto


Luiz Gabriel Moraes



Foram dez anos de carreira: dez anos de vitórias; dez anos de polêmicas. Na F-1, ao lado de suas 41 vitórias, Ayrton Senna colecionou também desafetos. Brigou com todos seus principais rivais nas pistas e enfrentou o todo-poderoso Jean-Marie Balestre, que presidiu a Fisa até 1993. Trocou farpas com Piquet, tapas com Mansell, mas, seu maior inimigo, dentro e fora dos cockpits, foi o francês Alain Prost.

A guerra entre Prost e Senna é um capítulo à parte na história do automobilismo. Começou com uma surda batalha nos boxes da McLa-

ren, equipe que reuniu os dois pilotos em 1988 e 1989. A rivalidade logo saiu da pista. Os Mundiais de 1989 e 1990 foram decididos em fechadas no Circuito de Suzuka, no Japão. Em 1989, Prost ganhou o título ao bater em Senna. Em 1990, Senna bateu em Prost depois da largada e se sagrou campeão.

O piloto brasileiro Ayrton Senna tinha 34 anos. Ele começou sua carreira na Fórmula Um pilotando um carro da equipe Toleman, em 1984. Em 85, ele acertou sua participação na equipe Lotus onde

ficou até 87. Ayrton Senna iniciou sua melhor fase em 1988, fechando uma parceria com a equipe MacLaren, onde conquistou três títulos mundiais, em 88, 90 e 91. Senna permaneceu na MacLaren até o ano passado, quando foi contratado pela Williams, onde disputou as três provas desta temporada, sem sequer conseguir completar uma prova. Em toda a sua carreira, Ayrton Senna disputou 161 corridas, subiu ao pódio 41 vezes e era recordista em pole-positions, tendo largado 65 vezes na primeira posição.

Os dados biográficos do grande campeão

Nome: Ayrton Senna da Silva

- Nascido em 21 de março de 1960, em São Paulo. Divorciado

- Estréia na Fórmula Um: Grande Prêmio do Brasil de 1984 em Toleman-Hart

- Resultados na Fórmula 1

- Tricampeão Mundial de Condutores (1988, 1990 e 1991)

- 161 Grandes Prêmios corridos

- 65 poles position

- 19 recordes de volta de corrida

- 41 vitórias em Grandes Prêmios

- 1985 (Lotus-Renault Turbo), 2 vitórias: Portugal e Bélgica 4º no campeonato do mundo

- 1986 (Lotus-Renault Turbo), 2 vitórias: Espanha e EUA-Leste 4º no campeonato do mundo

- 1987 (Lotus-Honda Turbo): 2 vitórias: Mônaco e EUA-Leste. 3º no campeonato do mundo.

- 1988 (McLaren-Honda Turbo), 8 vitórias: San Marino, Canadá, EUA-Leste, Grã-Bretanha, Alemanha, Hungria, Bélgica e Japão. **Campeão do mundo**

- 1989 (McLaren-Honda), 6 vitórias: San Marino, Mônaco, México, Alemanha, Bélgica, Espanha.

Campeão do mundo.

- 1990 (McLaren-Honda), 6 vitórias: EUA, Mônaco, Canadá, Alemanha, Bélgica, Itália.

Campeão do mundo

- 1991 (McLaren-Honda), 7 vitórias: EUA, Brasil, San Marino, Mônaco, Hungria, Bélgica, Austrália.

Vice-campeão mundial

- 1992 (McLaren-Honda), 3 vitórias: Mônaco, Hungria, Itália 4º do campeonato do mundo.

- 1993 (McLaren-Ford), 5 vitórias: Brasil, Europa, Mônaco, Japão, Austrália

- 1994 (Williams-Renault), Brasil (abandono), Pacífico (abandono), San Marino (acidentado).

- Também foi campeão de F3 inglesa em 1983, categoria que foi seu passaporte para a F1.

Os acidentes sofridos pelo tricampeão

O piloto brasileiro Ayrton Senna, vítima neste domingo de um grave acidente no Grande Prêmio de San Marino, sofreu vários acidentes ao longo de sua carreira, todos sem maiores conseqüências.

A lista dos acidentes de Senna é a seguinte:

— 1983: Ulton Park (F-3): choque com o britânico Martin Brundle

— 1987: GP da Bélgica (F-1): choque com o britânico Nigel Mansell

— 1989: GP de Japão (F-1): choque com o francês Alain Prost

— 1990: GP da Hungria (F-1): choque com o italiano Alessandro Nannini

— 1990: GP do Japão (F-1): acidente com Alain Prost na largada

— 1992: GP da Austrália (F-1): choque com Mansell

— 1994: GP do Brasil (F-1): saída da pista

— 1994: GP de San Marino (F-1): saída da pista.

C. Mun. de P. Bo
Fls. N.º 06
Assinatura
VISTO



Arquivo

A bandeira t

Um dos maiores pilotos de t

O brasileiro Ayrton Senna foi um dos maiores pilotos de Fórmula-1 de todos os tempos e considerado o mais veloz.

Nascido em 21 de março de 1960, em São Paulo, Senna sempre mostrou uma insolente facilidade de superar todos os limites de cada circuito em que correu e cada carro que

nos, ele analisava seu próprio resultado, via ponto por ponto de suas passagens por cada circuito em questão, analisava as correções possíveis e calculava os décimos de segundo que podia ganhar com isso", recordam os engenheiros que trabalhavam com ele.

"Na segunda sessão de treinos.

radores ou adversários pela facilidade que tinha em evitar as armadilhas de uma pista alagada.

Uma de suas mais lembradas façanhas do gênero foi em 1984, no Grande Prêmio de Mônaco, quando Senna estava quase estreando entre os grandes. A corrida foi interrom-

Senna teve para, através, cançar sua co meiro título i temporadas d

Foi a pr dominadas p branco que



A bandeira brasileira foi destaque pelo mundo nas mãos de Senna.

e toda a história

Senna teve de esperar até 1988, para, através da McLaren Honda, alcançar sua consagração com seu primeiro título mundial, depois de três temporadas de preparação na Lotus.

Foi a primeira das temporadas dominadas pelos carros vermelho e branco, que ganharam 15 das 16 corridas, 8 das quais para Senna e outras 7 para Alain Prost.

A temporada seguinte (1989) foi dolorosa para Senna, que perdeu o título no final de uma temporada marcada por uma difícil coexistência

seguinte, recuperou o título. Foi uma temporada na qual apenas Prost conseguiu enfrentá-lo.

Depois de ganhar o título pela terceira vez em 1991, veio a temporada 92 e a 93, marcadas por sua luta desigual em função de uma máquina inferior (o McLaren Ford) contra os imbatíveis Williams Renault, com o que Prost conseguiu seu quarto título.

Imola era o Grande Prêmio número 161 de Senna, que até hoje era o único a vencer.

A estréia em março de 1984, no GP do Brasil

No GP do Brasil de 1984, dia 25 de março, no Autódromo de Jacarepaguá, no Rio, ao volante do Toleman com um motor Hart-Turbo de quatro cilindros, Ayrton Senna estreava oficialmente na F. 1. De lá para cá, conquistou três títulos mundiais, tornou-se o rei das pole positions (65) e foi o segundo maior vencedor na história dos GPs (41, contra 51 de Alain Prost).

De piloto que passava desconhecido pelos boxes tornou-se o maior ídolo mundial do esporte, o único que tem torcidas organizadas e fãs-clubes em todos os países em que a F. 1 visita. Nunca pôde dar um passo sem ser cercado por centenas de pessoas que pediam autógrafos, queriam tirar fotografias a seu lado ou simplesmente tocá-lo, como se fosse uma divindade. O que levava o tricampeão a conservar algumas lembranças.

- Quando cheguei a Paul Ricard, este ano, para o teste com o Williams, veio muito clara na minha memória a primeira vez que estive naquele circuito. Eu já havia testado o Williams e o Bernie Ecclestone, que na época era o dono da Brabham, me convidou para andar no seu carro. Foi nos primeiros dias de 1984. Estava em Milão quando recebi o convite. Respondi que sim, fiz a mala e peguei o primeiro trem. Fui sacolejando até lá, demorou muito para chegar. Naquela época, nem pensar em carro. Agora, desci com meu avião ao lado do circuito, tinha um carro me esperando para me deixar no boxe. Puxa, que mudança!

Havia uma coisa bonita em Senna: religioso, ele nunca, desde o seu primeiro contrato na F. 1, deixou de doar dinheiro para ajudar os necessitados. Não falava sobre o assunto, mas sua fé o acompanhava nos menores gestos e quando analisava seus dez anos de carreira, respeitoso, erguia os olhos para o alto e dizia:

- Trabalhei muito para ter sucesso, mas não teria conseguido se Ele não estivesse olhando por mim.

Nesse longo percurso, houve tristezas: acidentes graves - em Hockenheim, Alemanha; no México - sem consequências maiores; inimizades, duas delas, com dois dos maiores campeões da F. 1. Nelson Piquet e Alain Prost marcaram de modo importante sua carreira; divergências com as equipes, como a tumultuada saída da Toleman e o nebuloso último ano na McLaren. Elas, porém, nada significaram se comparadas às alegrias:

- Ganhar a primeira corrida é sempre uma sensação inesquecível. Assim como o foi ganhar pela primeira vez no Brasil, diante da minha torcida que esperava ansiosa pela vitória. Não tenho do que me queixar: três títulos mundiais, muitas vitórias, acho que consegui construir uma história na F. 1 e, com a idade que tenho e a experiência que adquiri, ainda posso ganhar algumas corridas a mais. E minhas maiores tristezas vieram quando não fui capaz de dar à torcida brasileira as vitórias que ela esperava", dizia.

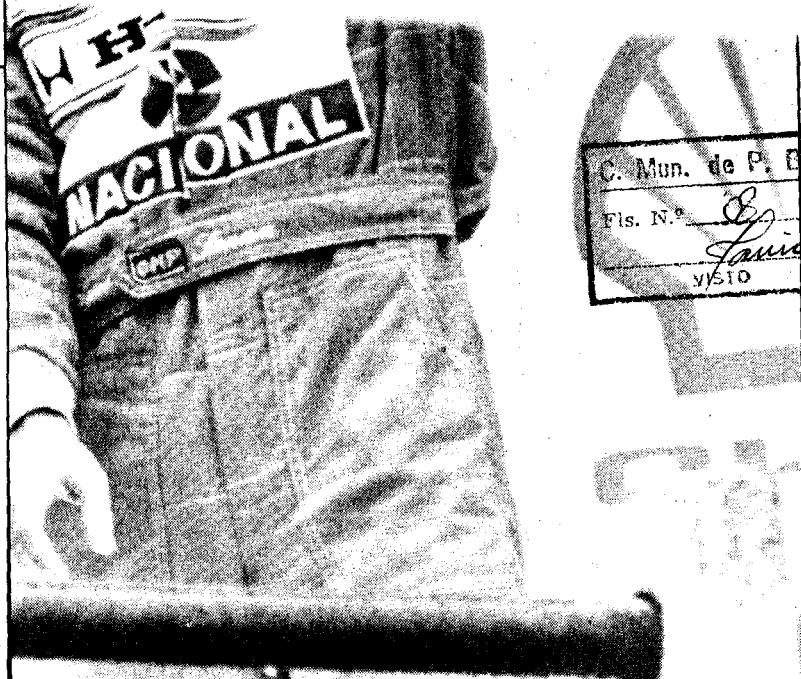
Com 34 anos, Senna não pensava em parar. Seu preparo físico era excelente, as reações eram cem por cento, tudo isso apesar de muitas vezes quebrar o rígido regime alimentar. Tentava esconder, mas era guloso, gostava de comer bem e muito. E nas horas de comemoração, quando as vitórias lhe chegavam ao coração, umas taças de champanhe desciam bem. Afinal, os pilotos não são máquinas. Esse lado humano, que tentava ao máximo ocultar, deixando que aparecesse somente o

do
ldi
yr-
nte
ho
rsa
is a
oti-

de
ndo
: de
ega
riar
Wil-
a em
lson
a de

aldi,
vezes
na se
a me-
quer-
por-
carro
va fe-
a, co
o ba
mpac
u ser
evite
batid
ho.

to P
norte
ciden
ro.
laraç
seja,
to de
omei
io ei
um
is ch
fica
mo i
cois



A bandeira brasileira foi destaque pelo mundo nas mãos de Senna.

Havia uma coisa comum a todos os religiosos, ele nunca, desde o seu primeiro contrato na F. 1, deixou de doar dinheiro para ajudar os necessitados. Não falava sobre o assunto, mas sua fé acompanhava nos menores gestos e quando analisava seus dez anos de carreira, respeitoso, erguia os olhos para o alto e dizia:

- Trabalhei muito para ter sucesso, mas não teria conseguido se Ele não estivesse olhando por mim.

Nesse longo percurso, houve tristezas: acidentes graves - em Hockenheim, Alemanha; no México - sem consequências maiores; inimizades, duas delas, com dois dos maiores campeões da F. 1. Nelson Piquet e Alain Prost marcaram de modo importante sua carreira; divergências com as equipes, como a tumultuada saída da Toleman e o nebuloso último ano na McLaren. Elas, porém, nada significaram se comparadas às alegrias:

- Ganhar a primeira corrida é sempre uma sensação inesquecível. Assim como o foi ganhar pela primeira vez no Brasil, diante da minha torcida que esperava ansiosa pela vitória. Não tenho do que me queixar: três títulos mundiais, muitas vitórias, acho que consegui construir uma história na F. 1 e, com a idade que tenho e a experiência que adquiri, ainda posso ganhar algumas corridas a mais. E minhas maiores tristezas vieram quando não fui capaz de dar à torcida brasileira as vitórias que ela esperava", dizia.

Com 34 anos, Senna não pensava em parar. Seu preparo físico era excelente, as reações eram cem por cento, tudo isso apesar de muitas vezes quebrar o rígido regime alimentar. Tentava esconder, mas era guloso, gostava de comer bem e muito. E nas horas de comemoração, quando as vitórias lhe chegavam ao coração, umas taças de champanhe desciam bem. Afinal, os pilotos não são máquinas. Esse lado humano, que tentava ao máximo ocultar, deixando que aparecesse somente o profissional, é o que Senna tinha de melhor. Além da couraça do homem impermeável, produzida para se proteger contra a injeção de sua privacidade, estava o verdadeiro Ayrton Senna:

- Às vezes recebo pedidos para ir a hospitais e, sempre que posso, aceito. É a melhor maneira que encontro para me reciclar, pensar no sentido da vida. Eu tenho sucesso, vivo num mundo superprotegido e a tendência, não só minha, mas de todos que convivem com a dificuldade, é achar que as pequenas coisas são grandes problemas. A gente tem que fazer alguma coisa para tornar melhor a vida de quem está, de verdade, cheio de problemas.

Sempre que conferiu os números dos seus dez anos de F. 1, Senna procurou não se inflamar. Dizia que chegou onde chegou porque sempre teve os pés no chão.

- É importante ter consciência da superioridade, mas é bom saber como ela foi construída e de onde veio tanta força. Usá-la com sabedoria é minha busca mais incessante. E não é só coragem ou ambição, tem muito de coração no que faço. Também sei que há milhões de pessoas que correm comigo, que rezam para eu ter sucesso e veem em mim o seu reflexo. Essa ligação me faz feliz e gera o combustível para eu viver".

Anuncie, este é o melhor caminho para você fechar um bom negócio.

de toda a história

Senna teve de esperar até 1988, para, através da McLaren Honda, alcançar sua consagração com seu primeiro título mundial, depois de três temporadas de preparação na Lotus.

Foi a primeira das temporadas dominadas pelos carros vermelho e branco, que ganharam 15 das 16 corridas, 8 das quais para Senna e outras 7 para Alain Prost.

A temporada seguinte (1989) foi dolorosa para Senna, que perdeu o título no final de uma temporada marcada por uma difícil coexistência com Alain Prost e o choque entre ambos no Grande Prêmio de Suzuka (Japão), que levou Senna a analisar sua saída da competição.

Mas o campeão refletiu e, no ano

seguinte, recuperou o título. Foi uma temporada na qual apenas Prost conseguiu enfrentá-lo.

Depois de ganhar o título pela terceira vez em 1991, veio a temporada 92 e a 93, marcadas por sua luta desigual em função de uma máquina inferior (o McLaren Ford) contra os imbatíveis Williams Renault, com o que Prost conseguiu seu quarto título.

Imola era o Grande Prêmio número 161 de Senna, que até hoje era o único ex-campeão mundial de Fórmula-1 em atividade.

Crente, quase místico, Senna somente tinha três paixões declaradas: o automobilismo, a família e sua pátria, Brasil.

De corpo franzino a atleta

O preparador físico Nuno Cobra teve o privilégio de uma convivência estreita com Ayrton Senna nos últimos dez anos, transformando o corpo franzino do piloto no de um atleta com excelente capacidade cardiovascular. Ontem Nuno passou o dia sob o efeito de sedativos, alternando crises de choro e revolta pela morte do amigo. "Não estou acreditando em tudo isso. Tivemos um relacionamento muito íntimo, muito estreito nesses dez anos. Conheci-o como pouca gente teve a sorte de conhecer."

Nuno falou com Ayrton, pela última vez, na semana passada, antes de o piloto viajar de Portugal para a Itália.

Senna estava bem humorado e explicou que tinha acabado de fazer um supino, levantando 60 quilos. Nuno respondeu: "Puxa vida, 60 quilos, parabéns garoto". Sem parar de chorar, Nuno Cobra lembra que Senna sempre o tratava com carinho e respeito, sem perder o humor e a alegria de viver. "Este foi o verdadeiro Senna que eu conheci; era um camarada atencioso, feliz, de bom coração. Diferente do Senna que muita gente acabava antipático, arreado, por causa da vida que ele levava.

Aos poucos, Nuno vai ficando revoltado quando fala do acidente.

"Não sei se isso (F-1) pode ser chamado de esporte. Como é que uma pista pode ter uma curva, sem caixa de brita, sem pneus de proteção? Nem nas pistas de F-3 da Inglaterra a coisa é assim. Porque a F-1 é tão mercantilista que impede o cancelamento de uma corrida quando dois acidentes já tinham ocorrido?"

Nuno diz que "A F-1 não podia fazer isso com ele; ele gostava tanto de correr, dos carros, das equipes, do desafio." Segundo Nuno, Senna vivia reclamando da suspensão da Williams-Renault desde que começou a testar o carro. "Isso só podia acontecer com ele; com o mais ousado e o mais corajoso de todos". Nuno lembra que quando ele e Senna estavam trabalhando, medindo as reações do piloto depois de um jogging no Centro Olímpico do Ibirapuera, os dois pareciam mais jovens. "Ficávamos brincando, rindo, nos divertindo. Eu me sentia com muitos anos a menos e ele também."

Para o preparador físico, o exemplo de Senna permanecerá depois de sua morte. "Ele mostrou como um jovem deve lutar para obter o que quer; como se deve tratar bem o físico; como se deve ter caráter; tão cedo não vai aparecer ninguém assim."



Estado do Paraná

Câmara Municipal de Pato Branco

C. Mun. de P. Branco
Fis. Nº 09
10

ASSESSORIA JURÍDICA

P A R E C E R

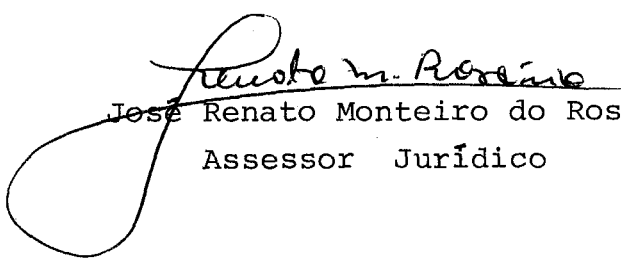
Busca o Vereador Hédio Domingos Picolo, através do Projeto de Lei nº 43/94, obter autorização legislativa para denominar de Ayrton Senna da Silva, o Kartódromo Municipal de Pato Branco.

A proposição em apreço encontra-se amparada na Lei Municipal nº 1.100, de 02 de abril de 1.992, que institui normas para a identificação de próprios, vias e logradouros públicos, restando apenas, que seu autor faça a juntada de biografia do homenageado, conforme prevê o inciso I do artigo 5º do citado diploma legal.

Cumprida essa formalidade, a matéria estará em condições de seguir seu curso normal.

É o parecer, SMJ.

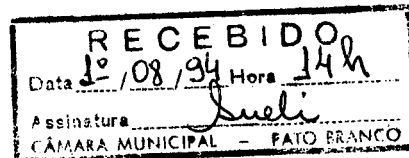
Pato Branco, 05 de agosto de 1.994.


José Renato Monteiro do Rosário
Assessor Jurídico



Estado do Paraná

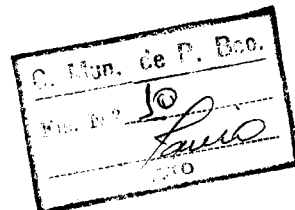
Câmara Municipal de Pato Branco



EXMO. SR.

ORADI FRANCISCO CALDATTO

DD. PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE PATO BRANCO.



O Vereador que este subscreve, HÉLIO DOMINGOS PICOLO, no uso de suas atribuições legais e regimentais, apresenta para a apreciação do douto Plenário e solicita o apoio dos nobres pares para a aprovação do seguinte Projeto de Lei:

PROJETO DE LEI Nº 43/94

Súmula: Denomina "Ayrton Senna da Silva" o Kartódromo Municipal de Pato Branco.

ART. 1º - Fica denominado de "Ayrton Senna da Silva" o Kartódromo Municipal de Pato Branco.

ART. 2º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

N. Termos;

P. Deferimento.

Pato Branco, 01 de agosto de 1.994.

Hélio Domingos Picolo

Vereador "PMDB"