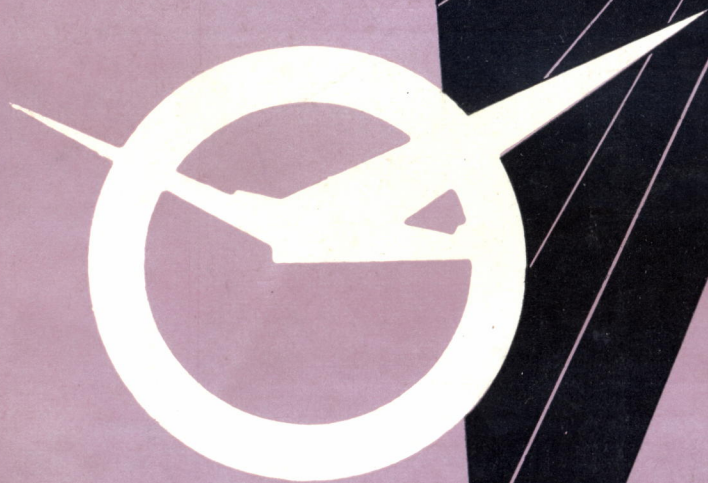


gás em grande

ÓRGÃO OFICIAL DO AERO CLUBE DA COSTA VERDE





deliflex

SOC. IMP. ENRIQUE THUMANN, S. A. R. L.
PORTO—239, RUA DUQUE DE LOULÉ, 247
TELEFONES: 25102-25103-25104



UMA GRANDE
ESTÂNCIA TURÍSTICA
PORTUGUESA

A 18 KM. DO PORTO

RÁPIDAS, FÁCEIS E
CÓMODAS VIAS DE
COMUNICAÇÃO
COM TODOS OS
CENTROS TURÍS-
TICOS DO PAÍS

O MELHOR CLIMA MARÍTIMO DE PORTUGAL

GRANDE CASINO DE ESPINHO

ABERTO DE 1 DE JUNHO A 30 DE NOVEMBRO

TODOS OS DIAS
AS MELHORES
ATRAÇÕES



3 ORQUESTRAS
DURANTE A ÉPOCA
ACTUANDO NO

SALÃO DE FESTAS • CINE TEATRO • RESTAURANTE

ARTISTAS NACIONAIS E ESTRANGEIROS DE PRIMEIRA CATEGORIA

JANTE NO RESTAURANTE DO CASINO • ÓPTIMO SERVIÇO

ESPINHO • RAINHA DA COSTA VERDE

F E R M A

RECLAMOS LUMINOSOS
ILUMINAÇÕES
A CÁTODOS FRIOS

Rua Padre Cruz, 38-48 • Telefones, 65114/5 • PORTO

INICIE O SEU FILHO NOS SEGREDOS
DO AR INSCREVENDO-O NA NOSSA
ESCOLA DE AEROMODELISMO



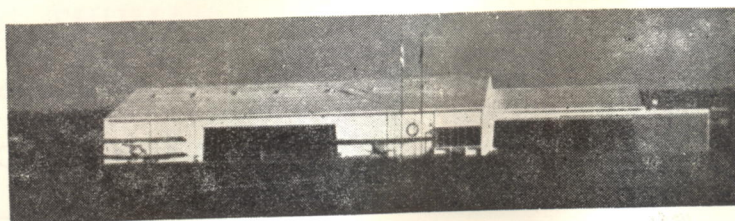
INSCREVA-SE NO CURSO DE VOO
À VELA A FUNCIONAR EM BREVE



O AVIÃO PODE SER UM EXCELENTE
AUXILIAR NAS SUAS DESLOCAÇÕES DE
TURISMO OU NEGÓCIO. APRENDA A VOAR
NA NOSSA ESCOLA DE PILOTAGEM



Tudo isto poderá encontrar no Aero Clube da
Costa Verde. E se gosta dos desportos náuticos,
da caça, ou da pesca, utilize as nossas instalações
à margem da Lagoa de Paramos.



gás em grande

ÓRGÃO OFICIAL DO AERO CLUBE DA COSTA VERDE

(COMISSÃO CULTURAL E DE PROPAGANDA)

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO: RUA 15, N.º 545 — TELEFONE 920668 — ESPINHO

SUBSIDIADO PELA DIRECÇÃO GERAL DA AERONÁUTICA CIVIL,
PELO SUBSECRETARIADO DE ESTADO DA AERONÁUTICA E PELA
COMISSÃO MUNICIPAL DE TURISMO DE ESPINHO

CHEFE DE REDACÇÃO GUILHERME CÔRTE - REAL	DIRECTORA MARIA JOSÉ MENÉRES CUDELL	EDITOR WALTER CUDELL
--	---	-------------------------

COLABORAÇÃO ARTÍSTICA DE: ANTÔNIO CÔRTE-REAL
GUILHERME CÔRTE-REAL
JOÃO QUINTA

COMPOSTO E IMPRESSO NA TIPOGRAFIA PROGRÊDIOR
RUA DO BOMJARDIM, 437-A • TELEFONE, 25863 • PORTO

N.º 7 — DEZEMBRO DE 1960

SUMÁRIO

1961

Coração de Metal Maria Alberta Menéres

A Meca do Voo à Vela . . Transcrito por amável
autorização da Flug
Revue

Voo da Amizade Corregedor da Fonseca

Sal e Pimenta Joaquim Pimenta

Memórias de um Penugento . Carlos Mendes

Calendário

1.ª Exposição Aeronáutica

Jorge Novais

Vamo-nos conhecer

Coisas do Arco da Velha . . Secção de Alcoforado de
Menezes

Notícias dos Aero Clubes

Visibilidade Zero Transcrito do Jornal
A Provincia de Angola

Acidentes ocorridos, em tra-
balhos aéreos

Agenda



EFACEC

- MOTORES ELECTRICOS
- ELECTROBOMBAS
- VENTILADORES
- POLIDORES
- ESMERILADORES

AGENTE OFICIAL

BONNEVILLE OLIVEIRA

R. Camões, 310 - Telef. 20859 - PORTO

1 9 6 1

Ano Novo, vida Nova. Gente Nova, direcções Novas. Tudo Novo, tudo cheio de vida, tudo ansioso por trabalhar, por fazer coisas novas e mais. Sempre mais, mais e mais. E' esse o nosso lema, a nossa aspiração, o nosso futuro. Queremos mais, melhor, mais firme e mais alto.

A nossa revista que muitos julgaram teria chegado ao termo dos seus dias, renasce também nova, cheia de vida, de entusiasmo e de vontade de mais. Ela nunca poderia acabar. Num clube como o da Costa Verde em que impera a gente nova, seria negarmo-nos a nós mesmos deixar morrer qualquer coisa. Nós somos vivos, cheios de vida nova e de energia!

Bem sei que só o frescor da idade não chega para resolvermos todos os problemas, pois eles surgem e muitos por todos os lados. E a culpa não é nossa, é deles. Nós resolvemos-os o melhor que podemos e sabemos e com toda a nossa vontade, mas às vezes os problemas vêm ter connosco. Porque há velhos . . . não de idade, mas de espírito!

«Gás em Grande» no limiar do seu novo ano vai fazer um pedido a todos — Sejam Novos. Sejam completamente Novos. Deixem no Ano que passou toda a vossa velhice de espírito e sejam novos.

NOVO quer dizer — camaradagem, amizade, franqueza, cooperação e trabalho! E nós precisamos tanto destas qualidades — só com elas poderemos singrar a direito, resolvendo as dificuldades e sendo sempre Mais. O Clube a que pertencemos somos todos e só todos poderemos fazer o Clube. Um só que falte é uma perda enorme! Um só que não colabore é uma lacuna irremediável! Nós somos todos; assim temos sido e assim esperamos que continuemos a ser. Mas façamos mais um voto ainda — sermos este ano mais **TODOS** do que nunca.

E mais uma vez vos pedimos no limiar deste Novo Ano — **SEJAM NOVOS.**



ACOMPANHADA de cativante carta, cujos termos nos desvanecem, recebemos do Exmo. Snr. Mário do Amaral, nosso muito prezado associado, a preciosa fotografia que reproduzimos em gravura. Trata-se da fotografia do «Lusitânia», momentos antes da partida para a memorável «I Travessia do Atlântico» autografada por Gago Coutinho, documento que tem para nós um valor incalculável e do que «Gás em Grande» se orgulha em publicar nas suas páginas.

Ao dá-lo à publicidade queremos evocar simultâneamente aquele feito aeronáutico que empolgou o mundo e o nome do glorioso navegador e sábio que, a poucos dias da sua morte, teve ainda para o Aero-Clube da Costa Verde e para «Gás em Grande» palavras que não esqueceremos.

Por Mário do Amaral, a quem ainda não foi feita a devida justiça pelo muito que contribuiu para a Aviação no norte, vão os agradecimentos muito sinceros do Aero.Clube da Costa Verde pela oferta de tão precioso documento, e a certeza de que procuraremos honrar a confiança que em nós depositou, traduzida na sua carta que guardaremos também com igual carinho:

«... Remeto-o por este correio, na certeza antecipada de que ninguém seria mais digno de o guardar de que o organismo a que V. Exas. dão tão brilhante esforço...».

CORAÇÃO DE METAL

1 Há sobre nós um pássaro suspenso
de bico azul e pensamento branco
Um pássaro de lágrima e vento

Leve de altura e peso secular
dos nossos ombros
traz o rumo do sol nas veias de metal

(O sol é uma hélice de ouro
girando no limite
do caminho futuro)

Há sobre nós um pássaro liberto
como uma pedra arremessada ao ar
e nunca mais caída longe ou perto.

1 Uma asa parada come o vento
Uma asa parada de violência
de força viva
de distância
de sofrimento.

Uma asa parada bebe a chuva
Uma asa parada em vibração
corre no rosto
da neblina
sobre a ruga.

Uma asa parada trinca o espaço
Uma asa parada a mastigar
ondas e espumas
do mar do ar
espesso e lasso.

3 Coração de metal
que inventas a distância
das veias para o gesto
— som de obsessão antiga
e momentânea

Que desencontro encontras
no sossego monótono
do sangue?
Que pedes de olhos baços de revolta

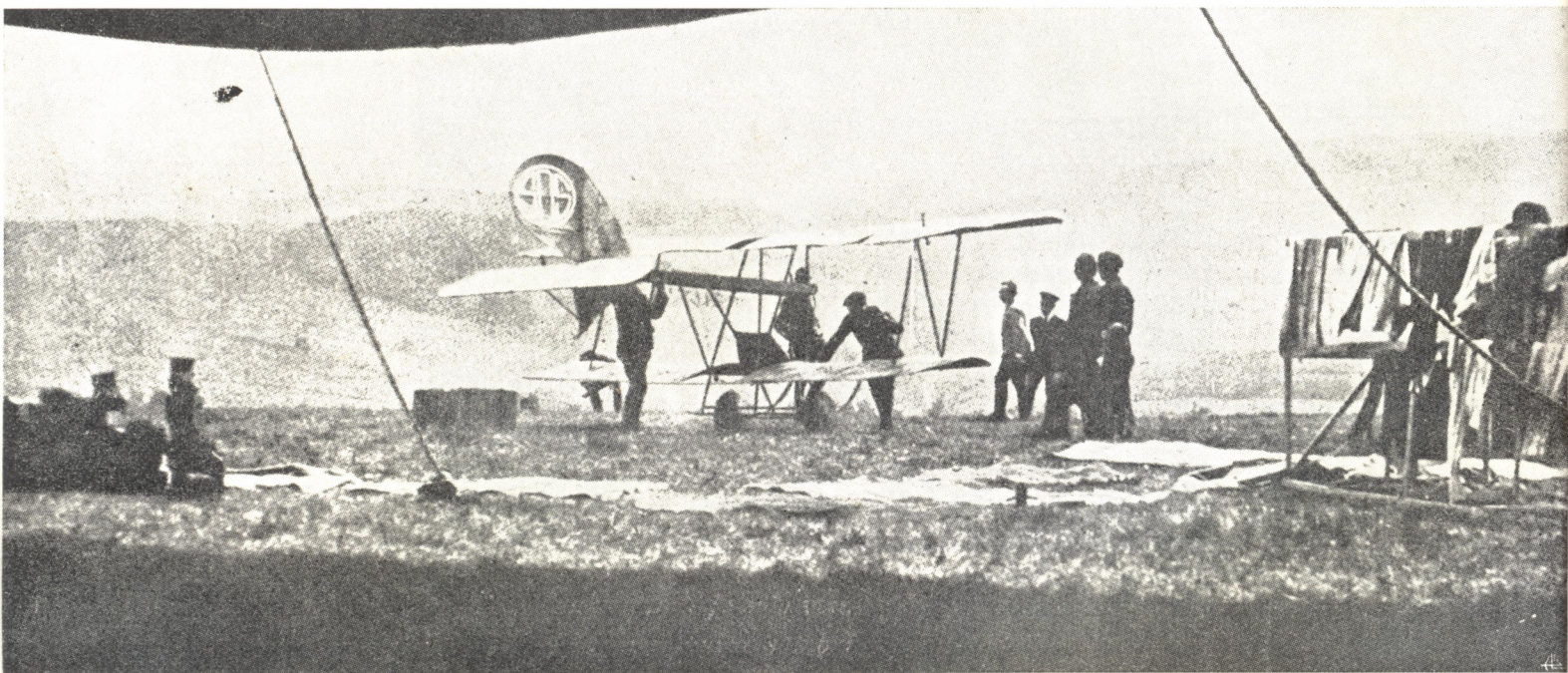
(sem revolta)
perdido o som metálico
e agreste,
ou o de certo modo adormecido
na solidão perdida?

MARIA ALBERTA MENÉRES



A MECA DO VOO À VELA

Transcrito por amável autorização da FLUG REVUE

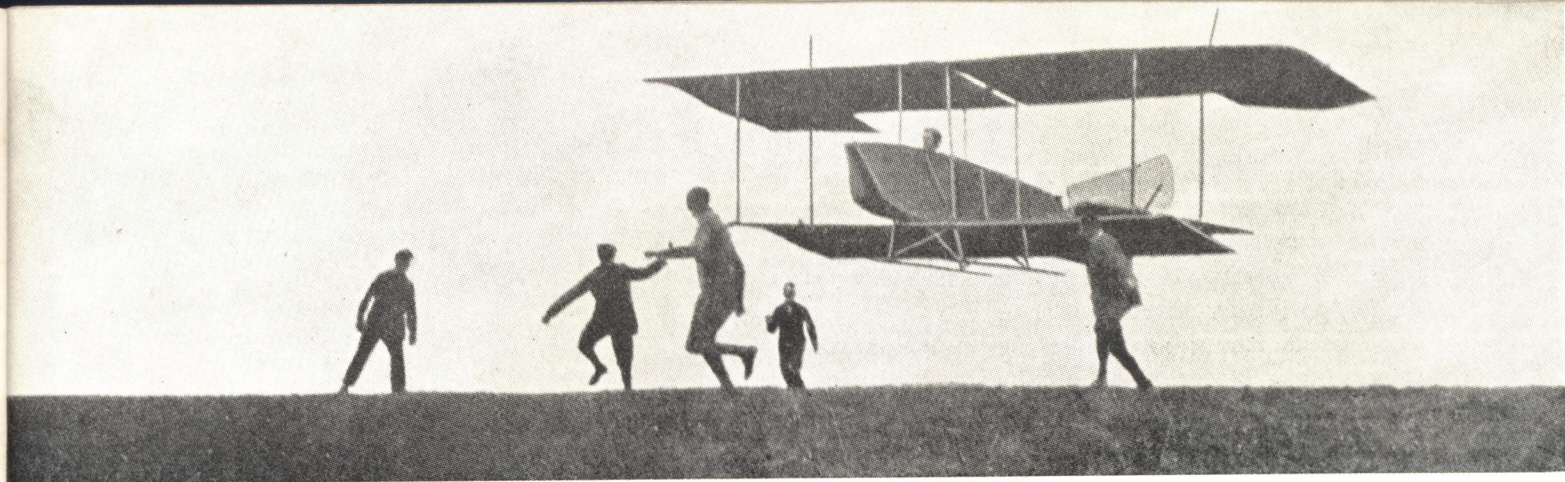


Já lá vão 50 anos que se iniciou na Alemanha, na região do Rhön e nas encostas privilegiadas da colina chamada Wasserkupp, as primeiras tentativas de planadores. Já nos anos de 1911 e 1913 alguns estudantes iam nas férias para esta encosta incomparável, para aí largarem os seus modelos tipo «Gleit».

Aí Gutermuth conseguiu planar durante dois minutos cobrindo uma distância de 800 metros. Cabe pois a Gutermuth e àqueles estudantes, a honra da descoberta de Wasserkupp, como local ideal para as experiências em planadores.

Certamente, que o Wasserkupp teria caído no esquecimento se o tratado de paz de 1918 não tivesse proibido expressamente aos alemães o voo com motor. Esta proibição fez com que a associação dos clubes de aeromodelismo e planadores, publicassem um apelo que ainda hoje não perdeu a sua actualidade: «o momento político não nos deve deixar esmorecer... à parte alguns melhoramentos construtivos, nada se tem feito. . desde o princípio da aviação jamais esta se praticou no verdadeiro sentido de «desporto aeronáutico». Se uma grande parte veste um casaco

do clube, põe o emblema do clube na lapela e se põe a olhar como um único piloto anda a voar, perguntamos — Podemos chamar a isso desporto aeronáutico? Esta autointrujice não nos faz evoluir. Há suficientes adeptos entusiasmados com este desporto; apenas lhes falta a possibilidade de praticarem. «Realmente algumas destas frases ainda hoje têm oportunidade. O eco deste apelo foi surpreendente grande. Foram muitos os adeptos; mas as críticas que então se fizeram não foram menores. No entanto o Rhön e Wasserkupp, voltaram a estar em foco e fixou-se o primeiro acampamento aeronáutico para as férias de Julho de 1920. Compareceram cerca de 25 inscritos; tendo o mais velho 60 anos e o mais novo 14. Entre todos, dois nomes tornar-se-iam conhecidos e célebres mais tarde: WOLF HIRTH e PETER RIDEL. Peter Ridel, estudante de 14 anos, veio de Berlim e gostava mais tarde de contar as primeiras impressões da sua chegada:» — e realmente, em princípio de Julho, num belo dia à tarde, lá cheguei eu à cidadezinha desconhecida de GERSFELD, com uma caixa de cartão e uma caixa de ferramentas. No hotel HIRSCH, o quartel

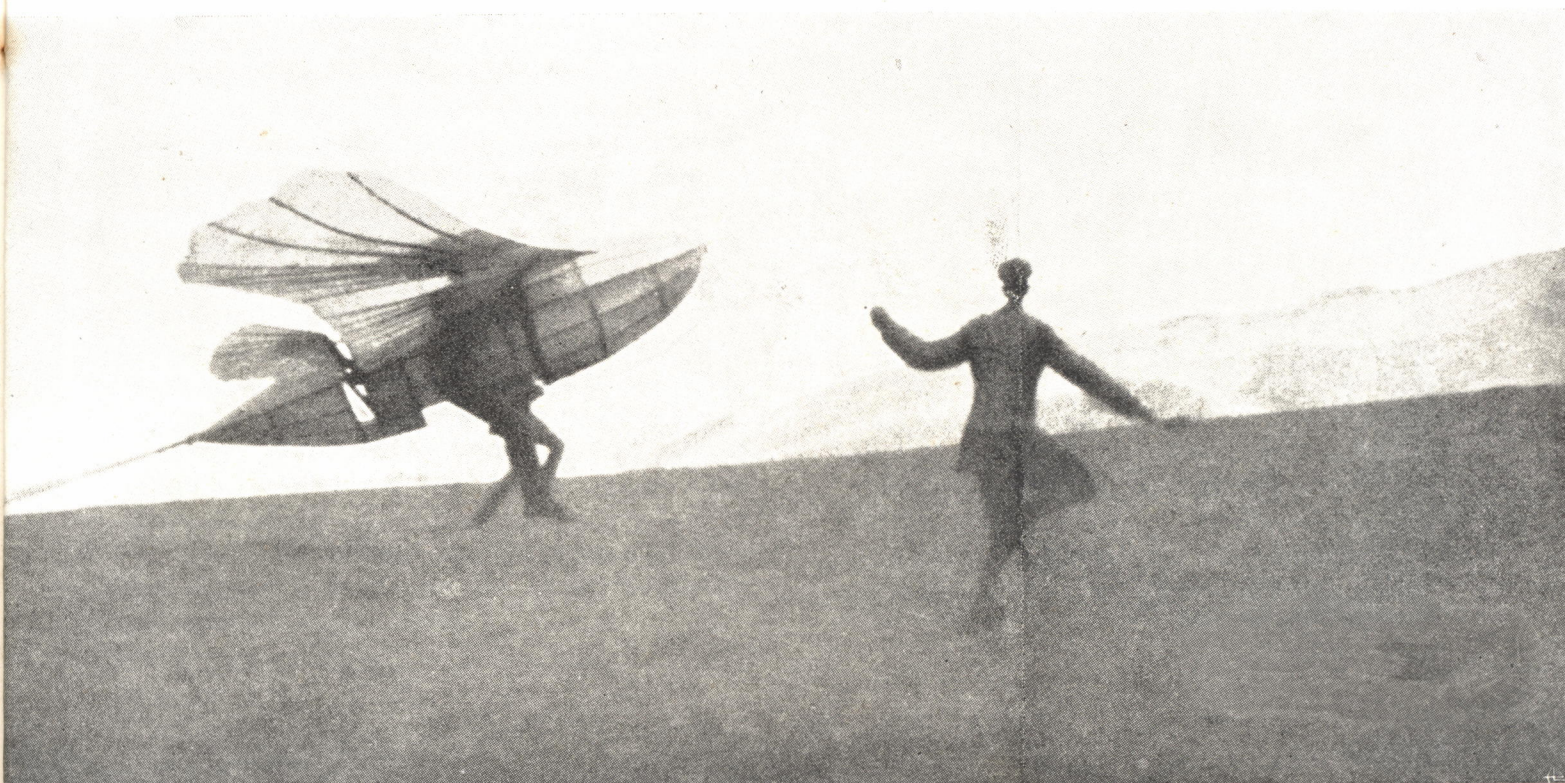


general, fui recebido com certo cepticismo, que logo se transformou em recepção cordeal, quando se convenceram de que eu afinal não tinha fugido de casa. No dia seguinte de manhã partimos para o alto, primeiro de automóvel e depois a pé. Por causa do nevoeiro e da chuva contínua não se podia ver qualquer paisagem. Só sentia a erva debaixo dos pés, de vez em quando algumas pedras e depois outra vez erva e mais erva. De repente aparece uma sombra gigantesca, ao longe umas vozes abafadas, e então gatinhamos por uma pequena abertura para dentro de uma enorme barraca de campanha. No meio estava um biplano entelado de azul e em cima de rodas, como única prova da finalidade desta barraca. A' volta havia montes de palha com alguns cobertores e nas estacas estavam dependurados gasómetros. Também havia uma mesa de madeira, cujas pernas estavam profundamente enterradas na terra. Andavam por ali vários individuos friorentos, com

sapatos molhados e as mãos profundamente enterradas nos bolsos — sete, oito, talvez nove os habitantes da barraca.

Mas estes habitantes da barraca tinham trazido as construções mais esquisitas: modelos de monoplanos, biplanos e de triplanos. A maior parte no entanto, fortemente influenciada pelo avião de motor. Os outros por sua vez lembraram-se de LILIENTHAL e construíram umas asas. Um destes entusiastas tinha construído umas destas asas com contraplacado, canas de bambú e seda oleada. Para descolar tinha de correr pela encosta abaixo, enquanto dois companheiros lhe puxavam com umas pequenas cordas as pontas das asas contra o vento. O piloto tinha então muita dificuldade em aterrar direito em cima das pernas, depois de alguns saltos no ar.

De Berlim veio um triplano, que tinha tanto de largura como de altura e comprimento. Cada aterragem sem capotar era uma façanha brilhante. Enfim, aí se faziam toda a



espécie de ensaios arrojados e só muito poucos sabiam realmente voar. A maior parte vinha para tentar segurar-se no ar, nas suas próprias construções. Chamavam-se a si próprios «polidores da encosta».

Estas foram as primeiras experiências, mas delas nasceram os primeiros conhecimentos da aerodinâmica, e a necessidade do uso de lemes, béguille e sândalos.

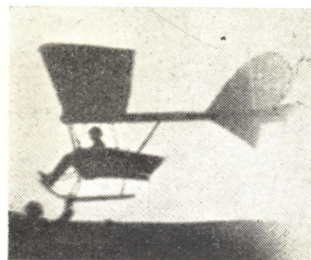
Só três semanas depois do início deste concurso, Bruno Poelke conseguiu descolar e efectuar um voo planado de oito segundos, e com vento de seis nós, no seu pequeno biplano branco. Poelke foi também o primeiro a voar com uma única béguille central, provando assim que os planos não eram danificados, do que anteriormente se tinha duvidado muito. Assim se fixou a posição desta béguille para sempre.

Ainda nessa terceira semana Willi Pelzner conseguiu estabelecer um récord em gleit que nunca mais foi ultrapassado. Com o seu gleit de apenas 12,5 kg. — peso total — entelado com papel impermeável, Pelzner voou primeiro 100, depois 400 e finalmente 500 metros; — ainda hoje a encosta onde ele cometeu essa proeza se chama encosta Pelzner. E' digno de registo que a matéria prima para o gleit de Pelzner custou exactamente Esc.: 180\$00.

Outro ponto culminante e ao mesmo tempo doloroso, verificou-se na quarta semana: EUGENE VON LOSSL, um dos estudantes que já tinha frequentado o Wasserkupp antes da guerra, construiu com a sua jovem esposa e um amigo um biplano com lemes extraordinariamente leve. Este planador denunciava entre todos os outros conhecimentos bastante mais práticos. No dia 8 de Agosto Von Lössl fez os seus primeiros voos de ensaio entre os quais um com a duração de 50 segundos e uma distância de 400 metros. No dia 9 de Agosto Von Lössl voltou a descolar do Wasserkupp para um voo sobre o vale. De repente quando passava perto de um pinhal, sentiu vibrações longitudinais que aumentavam cada vez mais, Lössl fez tudo para as compensar, mas de repente a parte esquerda do leme de altitude partiu e Von Lössl caiu. Fazia exactamente 24 anos que Lilienthal tinha morrido como 1.^a vítima dos modernos planadores.

Assim se aproximava o fim deste concurso.

Pouco se tinha conseguido; já quasi se não acreditava numa evolução definitiva,



quando à última hora antes do fecho oficial do concurso, surgiram no Wasserkupp os estudantes de Aix-la-Chapelle. WOLFGANG KLEMPERER tinha construído juntamente com os seus camaradas da «associação aeronáutica de Aix-la-Chapelle», um avião sem motor, que trazia já todas as características do planador moderno. Assim prolongou-se este concurso até ao dia 7 de Setembro.

No dia 4 de Setembro Wolfgang Klemperer registou o seu 1.º êxito: com o seu «diabo negro» como o havia baptizado, descolou da encosta poente da colina do Wasserkupp, percorrendo até ao local de aterragem 1.830 metros e tendo estado no ar 2 minutos e 22 segundos. Um récord mundial.

Este êxito de Klemperer deu um grande impulso ao voo planado e talvez lhe tenhamos de agradecer o facto de existir hoje um mundo de pilotos de planadores. Seria bem justo que de vez em quando nos lembrássemos com gratidão dos nomes destes homens, alguns deles tão novos e que tanto deram de si próprios à causa aeronáutica, principalmente naqueles dias, em que pensamos que voar já não vale tanto, que lhe devamos dedicar vontade e amor.

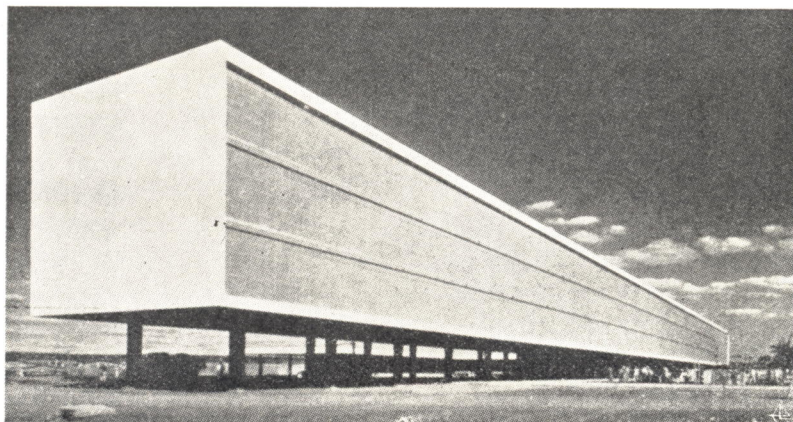
Realizou-se no dia 7 de Janeiro, na Igreja de Santa Maria, o casamento do Sr. Dr. Leonardo Duarte Matias, filho de Sua Excelência o Senhor Ministro dos Estrangeiros, com a Sr.ª D. Isabel Bandeira de Melo (Rilvas), primeira paraquedista portuguesa e que tem tomado parte em vários festivais de aviação, tanto no nosso País como no estrangeiro.

Assistiram à cerimónia que foi celebrada pelo Nuncio Apostólico, o chefe do Estado e sua esposa, além de vários membros do Governo e Corpo Diplomático.

Apadrinharam o acto, por parte do noivo, os Srs. Dr. Alberto Francisco Nogueira, Ministro de 1.ª classe e Azeredo Perdigão, Presidente do Conselho de Administração da Fundação Gulbenkian, e por parte da noiva, sua mãe a Condessa de Rilvas, e a Sr.ª D. Ana Champalimaud. O celebrante leu a bênção especial enviada aos noivos pelo Papa João XXIII.

Os noivos partem em Março para a União Sul Africana, onde o Sr. Dr. Leonardo Matias foi colocado como cônsul.





VOO DA AMIZADE

No passado dia 3 de Dezembro de 1960 procedeu-se à inauguração do Voo da Amizade assim intitulado por se efectuar entre Portugal e o Brasil, numa conjugação de esforços e boa vontade da TAP e da PANAIR, após ter sido assinado o acordo respectivo entre os dois Governos.

Os valores espirituais e humanos, os fenómenos políticos, religiosos e económicos, já para não falar da fraternidade que nos une, são de tal cariz que, para além da burocracia e da diplomacia dá a vibração manifestada aquando do contacto devido.

Mais valiosa é essa manifestação porque a espontaneidade quer dum quer doutro Povo assim o admite e valoriza.

Unidos, Portugal e Brasil, serão um marco fortíssimo de compreensão e amizade cujos resultados beneficiarão grandemente a humanidade que procura sem a encontrar — e por culpa própria — a Paz duradoira que satisfaça todos os espíritos.

Onde estão as raízes, as sementes que sirvam de plataforma a esse anseio? A resposta é fácil de encontrar. Na esperança, que a cooperação, sem escala nem limite, entre os Povos provocará. É essa esperança que faz com que os homens de boa vontade ainda lutem na certeza de que essa réstia exista. A' extrema satisfação suceder-se-ão as consequências.

Necessariamente que as consequências serão o estreitamento, a unidade, a fraternidade, para então se olhar com a calma precisa os problemas já existentes pela força da Natureza tentando emendar e minorar o mal dominando-o com clareza e sinceridade.

Grande parte da Humanidade clama por apoio, ainda.

Que grato nos seria a sua solução.

Fantásticas figuras de humanistas a procuram. No entanto outros há que acompanhando o progresso se identificam como retrógrados, pois à evolução fintam a destruição. É paradoxal, mas verdadeiro.

Lenta, mas seguramente olhemos pelos princípios da modalidade. É uma imperiosa necessidade. Ao átomo mortal, às leis da violência apanhamos a benevolência e a consolação dum dever cumprido.

Alivemos o mundo dos pesadelos e terrores. A ciência é linda, é maravilhosa aquando da sua utilidade pacífica.

Portugal e Brasil, mostram ao mundo a satisfação mutua.

A razão não é para menos. Cultural, comercial, industrial, científica, turisticamente mesmo, Portugal e o Brasil urgem de um maior intercâmbio. Assim se julgou e assim se encontrou uma das possibilidades que facilitarão esses encontros luso-brasileiros.

Estamos convictos do grande valor do Voo da Amizade. Actualizaremos as nossas relações. O objectivo de servir os interesses da comunidade estabelecendo um serviço aéreo especial foi plenamente atingido.

Mais uma vez, portanto, *o avião* está em defesa duma causa justa e tanto mais importante quanto é certo as grandes consequências que daí advirão das quais já fizemos o seu valor espiritual e humano, político e económico.

A expansão luso-brasileira far-se-á agora mais amplamente. O ritmo das assinaturas de acordos elevar-se-á. O seu imediato cumprimento não se fará esperar.

Os empreendimentos quer num ou noutro País far-se-ão notar. A validade da inauguração deste Voo é evidente e bem real a esperança que ao futuro todos votarão.

As tarifas excepcionalmente baixas dão oportunidade a que se intensifique o trânsito entre Portugal e Brasil. A iniciativa é deveras arriscada, mas estamos crentes dum bom sucesso.

GAZ EM GRANDE congratula-se com esta responsabilidade. Órgão activo da expansão aeronáutica não ficará desinteressado desta medida surgida da boa compreensão. Sauda as entidades responsáveis por esta execução e felicita-se com uma ponta de orgulho por o avião, esse meio de transporte, tão seguro e confortável ocupa o lugar destacado deste Acordo. Todos contaram e contarão com ele. Não se arrependirão. O avião, perdido o inicial receio, foi reconhecido mundialmente pela utilidade que a actividade humana, intensíssima na nossa época, espera dele sabendo de antemão a importância que ocupa já nem por sombras é discutível.

Em poucas horas nos transporta às maiores distâncias. Assim uma viagem ao Brasil que dantes demorava um mês faz-se agora em cerca de dez horas com três paragens em outros tantos aeroportos.

Julgando ser importante de interesse público publicamos o preço das tarifas. Haverá duas carreiras semanais. A' terça-feira e ao sábado.

LISBOA	—	RIO		6.200\$00
LISBOA	—	RECIFE		5.190\$00
LISBOA	—	SAL		3.030\$00
SAL	—	RIO		4.470\$00
SAL	—	RECIFE		3.320\$00

Já na era do avião estas viagens custavam para cima do dobro. Sairemos daqui num sábado, gastaremos metade do dinheiro que pensávamos e no domingo assistiremos a uma partida de futebol no Estádio do Maracanã, passaremos pela Baía de Guanabarra, a mais bela do mundo, ou trataremos dum negócio urgente. Convidamos o leitor a tirar conclusões. Por certo não serão péssimas...

A título de curiosidade fornecemos as principais tarifas domésticas em Portugal e no Brasil.

LISBOA	—	PORTO		271\$80
LISBOA	—	MADEIRA		1.070\$00
LISBOA	—	LUANDA		7.490\$00
LISBOA	—	LOURENÇO-MARQUES		10.190\$00
SAL	—	BISSAU		1.450\$00

NO BRASIL

EM CRUZEIROS				
RECIFE	—	BELEM		8.450
RECIFE	—	MANAUS		13.720
RECIFE	—	SALVADOR		3.530
RECIFE	—	FONTALEZA		3.740
RECIFE	—	S. LUIZ		6.530
RIO	—	BELO-HORIZONTE		1.760
RIO	—	BRASILIA		4.840
RIO	—	SALGADO		7.150

Além destas, outras já, a partir do Recife, todas numa média de mil a dois mil cruzeiros.

Por este quadro se nota que o Recife é que serve as maiores e mais importantes rotas comerciais brasileiras.

O equipamento utilizado neste Serviço Especial é o DC-7C, equipado com a mais moderna aparelhagem, inclusivé Radar Meteriológico. São famosos aviões utilizados em grande maioria nas mais importantes rotas. Usarão uma insígnia comum com os nomes das duas Companhias.

Este Serviço Aéreo é para portugueses, brasileiros e estrangeiros que comprovem a sua residência em Portugal ou Brasil.

Resta aguardar que servidos os bens comuns dos dois países, saibamos acima de tudo velar para que não

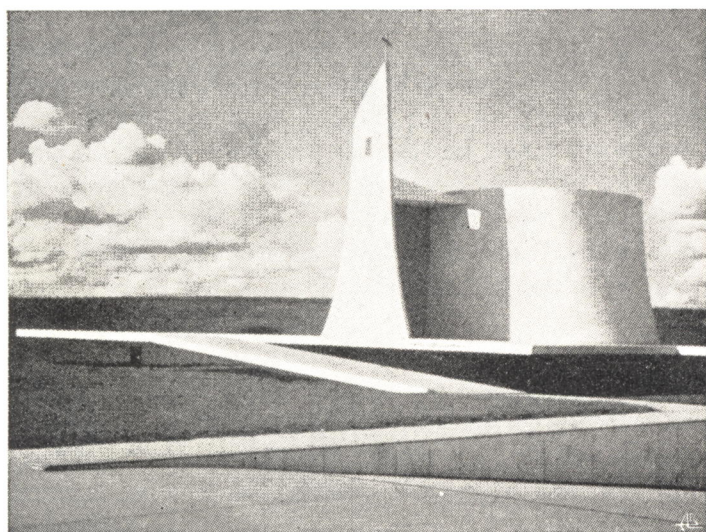
surja qualquer quebra na Amizade que nos une que é o elo mais forte da missão que nos cabe cumprir no Mundo.

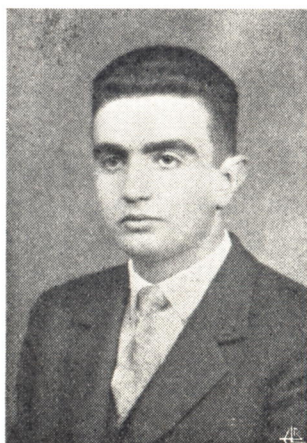
É notável esta ponte aérea. Permitirá a realização de muitos sonhos que por falta de verba nunca foram realidade.

É a confiança, o estreitamento, as mãos dadas para uma melhoria de situação.

É um país porém aliado ao mais experiente retirando ambos os ensinamentos provocados pelas realizações históricas num e pela unidade, pela evolução do progresso noutro, acompanhados ambos por uma enorme fé no futuro.

De: CORREGEDOR DA FONSECA





NOVOS PILOTOS BREVETADOS NO

AERO CLUBE DA COSTA VERDE

JOÃO CARLOS ALVES DE OLIVEIRA é mais um novo piloto que obteve o seu certificado na Escola de Pilotagem do Aero Clube da Costa Verde, tendo sido preparado pelo instrutor Sr. José Guimarães Serra.



CÉSAR GUERRA LEAL

PRODUÇÕES • CINEMATOGÁFICAS • FILMES OFICIAIS

FILMES CULTURAIS • INDUSTRIAIS • PUBLICITÁRIOS
A COR, PRETO E BRANCO



RUA DO BOLHÃO, 204 — TELEF. 24688 — PORTO

NEOLUX

A MAIOR ORGANIZAÇÃO DO PAÍS
EM PUBLICIDADE
LUMINOSA



PORTO - COIMBRA - LISBOA - FARO

A BETA E O QUINTA

A «Beta» de que vamos hoje falar não é nenhuma daquelas muito nosso conhecidas Betas, da estirpe ilustre das Licas, das Manecas e das Necas, que se encontram ali pela porta da Arcádia ou da Ateneia para tomar... o eléctrico. Aliás, se o fôsse, a coisa não seria de espantar porque, onde estiver o Quinta, está, com certeza, por ali perto, uma dessas «tormentas» capaz de fazer entrar em «vrille» o piloto mais sabido.

A «Beta» do SAL e PIMENTA de hoje é uma das provas daquela série de provas aéreas desportivas que tivemos a honra de apadrinhar, das quais o Aero Clube da Costa Verde já organizou duas — a Alfa e a Beta — e de que, ao que parece, o casal Cudell tirou assinatura.

Ora o Quinta também entrou na «Beta»... Bem, mas o melhor é apresentar primeiro o Quinta:

O Quinta, João Quinta de seu nome, é um ser real, de carne e osso como nós, embora com mais osso, e que existe. De resto, se não existisse seria preciso inventá-lo porque o Quinta é o sal e a pimenta daqueles momentos despreocupados e alegres que passamos em Paramos, voando ou vendo voar os camaradas.

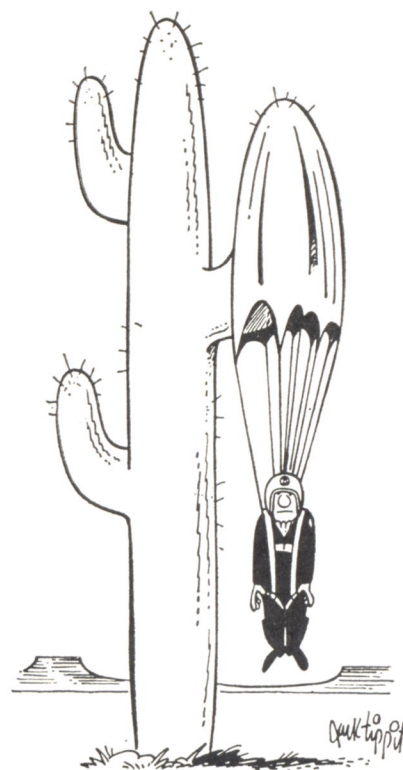
O Quinta está sempre pronto para tudo e tem jeito para muita... muitíssima coisa. Se lhe derem um mastro e uma adriça até é capaz de trepar por ali acima e ir tirar um vidro duma nave espacial. É o caricaturista «oficial» de «Gás em Grande» e se, às vezes, a coisa não fica parecida é porque o caricaturado não tem mesmo carinha nenhuma para caricatura.

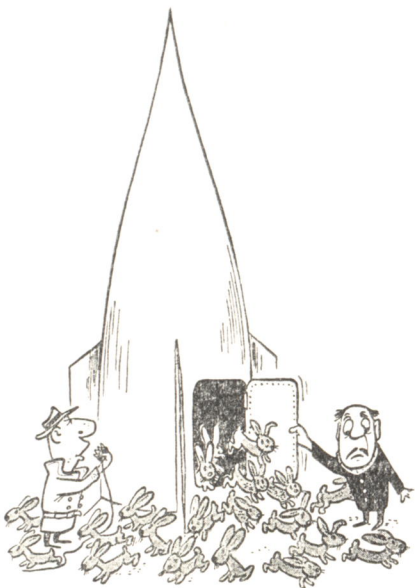
Mas, enfim, como não há ninguém absolutamente perfeito neste mundo, o Quinta também, tem o seu senão: por exemplo, não pode ver na sua frente um pescador, e é tão alérgico... tão alérgico a uma cana de pesca que nem de avião a pode ver.

Dizem as más linguas que às vezes voa baixo, mas tal não é verdade, ou, se voa, não é porque o faça de propósito. É que o Quinta é tão alto que mesmo em «Rase-mot» julga ter a cabeça ao nível da Lua. Mas esteja a Comissão de Segurança de Voo descansada que o nosso herói vai passar a andar de cócoras para se habituar à altura.

Ora, como ia-mos dizendo, o Quinta entrou na «Beta». Fez os seus calculos de navegação, empurrou o Freitas para a sua velha amiga «Tiger» e zás... rumo a Cantanhede em busca do «Rolls» negro que transportava o famigerado terrorista que era preciso prender.

Ele não tinha percebido lá muito bem o embróglio





SENHORES OUVINTES:
dentro de momentos vai abrir-se a
porta e poderemos verificar se o casal
de coelhos aguentou bem a viagem
espacial...

da operação: sabia muito vagamente que tinha de regressar a Espinho com uma carta, assim a modos do vale «TIDE» mas que, em vez de valer o desconto de uns tantos escudos no pacote, valia nem mais nem menos que a cabeça do agitador.

Como o cemitério de Cantanhede não tivesse mais do que os silenciosos moradores habituais o Quinta rumou para Coimbra, de onde o recambiaram para S. Jacinto.

Aqui foi posto na peugada de um tal «Balãosinho», em Aveiro, em casa de quem se supunha refugiado o terrorista e a sua quadrilha. E o nosso Quinta, mai-lo Freitas, lá foram parar de qualquer modo à terra dos ovos moles.

Na esperança de que o perseguido se tivesse já escapado para Espinho ou Porto, como era seu designio, e porque o nevoeiro começava já a «tapar» o aeródromo, o Gil de Sousa e nós, tripulantes do Auster, descolamos em direcção a Paramos, de onde seguimos por estrada para Aveiro a bordo do potente «600» do Gil.

Localizado o «Balãosinho» no Beira-Mar depressa ficamos de posse da desejada carta e dispomo-nos a regressar tão depressa quanto no-lo permita o nosso Fiat.

Metemos gasolina à pressa, quase não damos tempo para repor o tampão, e vemos paulatina e seráficamente embevecidos na contemplação do canal os nossos amigos Quinta e Freitas. Como bons desportistas que somos oferecemos-lhe boleia, esquecendo-nos até de que poderíamos comprometer a nossa classificação.

Recusam delicadamente e ali ficam com um sorriso que a nós nos parece triste e de resignação.

Confesso que me impressionou aquele derradeiro olhar e, durante todo o caminho de regresso, enquanto o Gil arrancava do pequeno Fiat façanhas de «Ferrari», eu via persistentemente pregado em mim aquele sereno olhar de muda resignação e sentia remorsos de não ter insistido na oferta até vencer a sua cerimoniosa recusa.

* * *

O nevoeiro tapara, como previramos o aeródromo de S. Jacinto. Só o Auster voltara a Espinho. Os concorrentes iam chegando, uns após outros, em taxis ou em boleias providenciais e, mesmo ao cair da tarde, lá apareceram os nossos dois amigos. E dava agora gosto vê-los, impantes de triunfo, com o eufórico sorriso da vitória, o Quinta mais alto do que nunca, a entregar a carta que os levaria às culminâncias da fama.

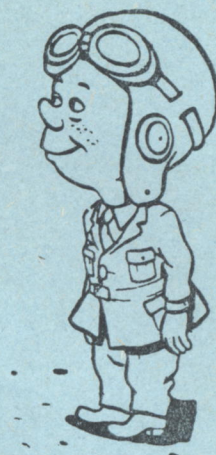
Mas... oh desilusão! Nesta altura já eram conhecidos o 1.º, o 2.º, o 3.º e 4.º classificados. O Quinta e o Freitas ficavam-se num modesto 5.º lugar.

Acontecera, simplesmente, isto: o Quinta, na Lua como sempre, compreendera mal a mecânica da prova e pensava existir apenas uma carta, aquela que ele guardava já ciosamente quando lhe oferecemos o carro para o regresso.

O sorriso triste, de muda e serena resignação, fôra apenas para despistar.

MEMÓRIAS DE UM "PENUGENTO"

DAS RAZÕES DOS COMPLEXOS — E DO MAIS QUE SE VERÁ



por CARLOS MENDES

do Jornal «A Província de Angola»

Um dia resolvi ser piloto.

Tenho por mim que a idade vale apenas pela juventude do espírito e sempre que vejo filosofar neste sentido, sinto-me cheio de importância, como aquele outro, pletórico de opiniões que são dos outros, mas que ele se habituou a tomar como suas.

E um dia resolvi ser piloto.

Voar, além de tudo o que de desportivo pudesse sugerir, representava a libertação total, o manejar da máquina sem preocupações de buracos, sem precauções para com os martirizados peões, sem o resingar malcreado de certos «chauffeurs» de táxis, ou dos condutores de «machimbombos» a quem a fardeta do ofício concede, parece, prerrogativas no trânsito citadino.

E um dia resolvi ser piloto.

Em casa, não disseram nada. Já sabem.

Numa vitalidade serôdia que talvez queira significar o descer no outro lado da escada, os meus caprichos são encarados com fatalismo e nem mesmo o sorriso complacente da consorte, preenhe de intenções, conseguem significar desaprovação.

Os filhos... bem, os filhos gostaram. Eles estão na idade dos voos largos e nesta época dos Sputniks, Luniks e demais família dos foguetões siderais, não deram grande importância ao facto. O mais novo perguntou, apenas, se o pai poderia guiar foguetões. Honestamente, respondi-lhe que não e teve um encolher de ombros depreciativo. Arrependi-me de o ter desiludido.

Houve nesta minha decisão tardia, muito de curiosidade, muito de espírito desportivo e, vá lá uma pontinha de vaidade também. Não foi um outro filósofo que afirmou ser a vaidade um esteio firme por onde se encracola a trepadeira da vontade? Se não foi, digo-o eu, acabou-se.

Eu tinha um amigo que era um veterano das coisas do ar. Era e ainda é, graças a Deus,

o João Rodrigues, o «terceiro homem» do triunvirato de «virtuosos» de que fazem parte segundo se afirma, o Rui Martins e o Carlos Diogo. E parece que mais um. Pois o primeiro quis ser o meu instrutor. Quis, é como quem diz: ele não quis, eu é que o obriguei suavemente com a força convincente de uma amizade sã. Tinha quase mil horas na altura e o ter que «emplumar» mais um penugento de cabelos grisalhos e mão pesada, deve ter sido uma das provas mais demonstrativas de amizade que me deu. Mas de boa ou má vontade, ele não teve outro remédio.

Mas antes disso vieram os exames médicos, a inspecção final: foram os ouvidos, foi o nariz, foi tudo coscuvilhado e até me admira como é que o electrocardiograma do Dr. Rosales não denunciou o meu medo de não passar na prova.

Tenho a impressão de que não me tomaram a sério e nunca perdoarei à caríssima metade aquela insinuação: «o que vale é que vais ao neurologista antes de voar». Foi feio, foi sim senhor. Mas passei.

Não sei se o espanto que demonstrou foi realmente de incredulidade na eficiência do exame, ou se resultante de qualquer outro raciocínio dedutivo.

O que é certo é que nesse dia arqueei o mais possível a tábua do peito, e disseram-me as pessoas amigas que eu estava com bom aspecto. Mas à noite doíam-me as costas que nem calculam.

E já que estou a falar francamente, é honesto que vos diga que nesse dia — o dos exames médicos — a todas as pessoas amigas que encontrei no hospital e que solícitamente se pretenderam informar da minha saúde, arranjei um tom despreocupado para dizer modestamente: «Não, nada de novo. Venho fazer um exame médico para piloto». O que eu nunca perdoarei é certas reticências que pontilharam com silêncios duvidosos as respostas desses amigos. Para mim fiquei na minha: aquilo era inveja.

Bem, mas adiante.

Na Aeronáutica Civil foi uma beleza. Nada de dificuldades. O Lupi Costa e o Ferraz estavam do meu lado.

A papelada corria célere e quando me entregaram um cartão flamante, com a minha fotografia — muito bem recortada — a um canto e que significava uma autorização para iniciar a aprendizagem... senti ganas de ir lá acima ao Aero, e comprar umas asas douradas, para ir metendo na gaveta. Aquilo era dinheirinho em caixa.

De resto eu tinha a minha opinião formada.

Pilotar um avião, não era, não podia ser difícil.

E numa tarde, peguei no meu carrinho utilitário e fui para a Samba «andar depressa» Eu já tinha lido muito, tinha muita teoria. O manche, os ailerons, os planos de deriva e de profundidade, não tinham para mim segredos. Aquilo era fácil com certeza: para uma curva, pé para a direita, manche para o mesmo lado, aguentando para não perder altura; para o outro lado era fazer o contrário.

E então, naquela recta do Samba, o meu «Saab» não era já aquele prestimoso carrinho saído de uma fábrica de aviões; era ele mesmo um avião rolando na pista, tomando velocidade, levantando a cauda a sessenta, a oitenta, a cem quilómetros por hora... bem a travagem foi oportuna, pois que tenho a impressão de que a árvore não sairia da frente...

E no dia seguinte fui para o campo, trinta minutos antes da hora marcada para o primeiro voo de instrução.

Para começar, quando sózinho me pus a andar à roda do «Lay» ele pareceu-me maior. Talvez se tenha dado comigo o mesmo que se verifica com os aficionados na tauromaquia ao entrarem pela primeira vez num redondel: Os esqueléticos garraios parecem gigantescos «Muiras».

O que é certo é que o simpático «Clube» se manteve indiferente ao meu exame já respeitoso. Pareceu-me até que um frémito de rajada lhe pôs nas asas um depreciativo encolher de ombros. Mas talvez não fosse.

No hangar, o velho Rocha, o nosso Rocha que já é piloto por aproximação, tinha já afivelado um certo sorriso de que só ele tem o segredo.

Para mim era um cumprimento.

Quando o instrutor chegou...

Bem, isso agora fica para a próxima etapa destas memórias de um penugento.

Por agora está feito o «fixo» mas, atenção, ainda não foi concluído o «Chek list». — C. M.

CALENDÁRIO INTERNACIONAL DE REALIZAÇÕES DA "FAIT" PARA 1961

VOO SEM MOTOR

- 14 a 23 de Julho FRANÇA
5.º Concurso — Les huit jours d'Angers.
- 1 a 15 de Agosto ITÁLIA
Campeonatos italianos de voo sem motor (5 convites).

HELICÓPTEROS

(1.ª Categoria)

- 31 de Maio FRANÇA
«Grand Prix International de Giravation» dos Aero-Clubes de França — Le Bourget.

AEROMODELISMO

- Campeonatos do Mundo — 1961 ALEMANHA E
31 de Agosto a 31 de Setembro EST. UNIDOS

Voo livre, planadores, modelos de motor de borracha em Leutkirch.

- Data a designar GRÃ-BRETANHA
Modelos de Salão em Bedford / Granfield.

CONCURSOS INTERNACIONAIS

- 12 de Fevereiro FINLÂNDIA
Modelos de motor, planadores, modelos de motor de borracha, Helsinquia.

- 8 e 9 de Abril ÁUSTRIA
Modelos de motor, planadores, e modelos de motor de borracha (individuais) Zell am See.

- 2 e 3 de Julho ÁUSTRIA
«Taça dos Alpes» — modelos de motor, planadores (classificação colectiva) Wiener Neustadt.

- 25 a 28 de Julho JUGOSLÁVIA
«Taça Varteks» — modelos de motor e planadores (classificação colectiva), Varadzin.

- 13 e 14 de Agosto JUGOSLÁVIA
«Taça Jugo Hydromodel» — modelos de hidroplanadores Split.

- 15 de Agosto ITÁLIA
«Coppa Stella d'Italia» — modelos de planadores comandados por ímans.

- Raverento-Trento — 20 de Agosto. SUÉCIA
Concurso para modelos de motor e planadores telecomandados, Estocolmo.

- 16 e 17 de Setembro BÉLGICA
10.º Critério Internacional dos ases de voo control-line. Acrobacia, corrida de equipe, velocidade, Bruxelas.

- Junho ou Julho (Data a fixar) HOLANDA
Modelos de asa, voo livre, modelos de motor e modelos de planador.

1.ª CATEGORIA

- 27 e 28 de Maio BÉLGICA
Rallye para aviões de turismo organizado pelo Aero-Club Royal de Belgique e pela Association des Cercles Universitaires (ANCUPA) no aeródromo Bierstet (Liège).

- 13 a 17 de Setembro ALEMANHA
2.º Rallye Internacional para Baden-Baden e concentração de pilotos desportivos organizado pelo Aero-Clube Alemão.

2.ª CATEGORIA

- 20, 21 e 22 de Maio FRANÇA
6.º Rallye organizado pelo Aero-Clube de Frejus-St. Raphael.

- 3 e 4 de Junho FRANÇA
Rallye Aérien de Brie realizado pelo Cercle Aéronautique de Coulommiers.

- 9 e 11 de Junho FRANÇA
Concentração nacional em Tarbes para o voo de peregrinação a Lourdes.

- 17 e 18 de Junho FRANÇA
Rallye de Vinhos, Flores e Castelos de Anjou, realizado pelo Aero-Clube de l'Ouest.

- 24 e 25 de Junho FRANÇA
Rallye realizado pelo Aero-Clube de Vichy.

- 30 de Junho e 1 a 3 de Julho ITÁLIA
13.ª Volta Aérea à Sicília, organizado pelo Aero-Clube de Palermo.

- 6 a 8 de Julho GRÃ-BRETANHA
Lockheed-Trophy para acrobacia e Corrida Aérea King's Cap em Conventry.

- 8 e 9 de Julho FRANÇA
Concentração dos médicos-pilotos, organizados pelo Aero-Clube de Vittel.

- 14 e 15 de Julho FRANÇA
Rallye organizado pelo Aero-Clube de Marseille Provence.

- 27 a 29 de Julho GRÃ-BRETANHA
Concurso para aviões particulares e de Turismo, Kidlington Airport, Oxford.

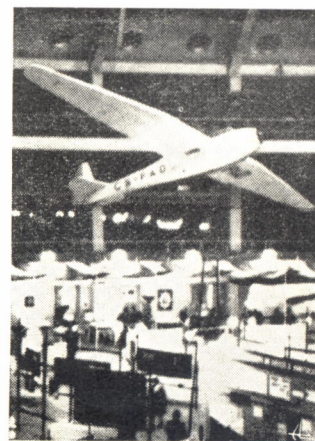
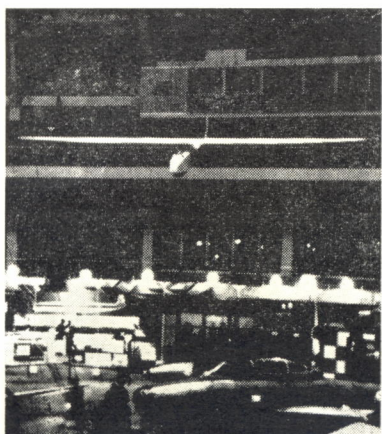
1ª ex - p - a - e - r - c PORTO



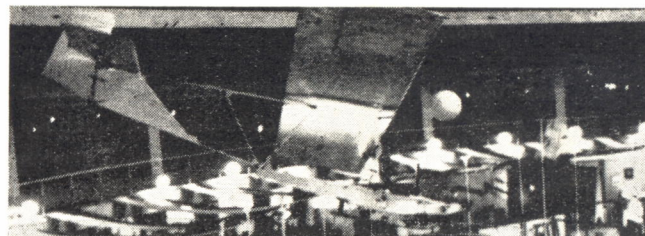
Como fecho das realizações comemorativas do seu 25.º aniversário promoveu e organizou o Aero Clube do Porto a I Exposição Aeronáutica do Porto, patente ao público no vasto recinto do Pavilhão dos Desportos.

Se outros serviços não tivessem prestado à causa da Aviação—mas muitos e de incalculável valor ela deve já ao prestigioso Aero Clube do Porto—esta I Exposição Aeronáutica do Porto bastaria para o consagrar como grande impulsionador da Aviação em Portugal, que o é, e, sobretudo, como divulgador entre o homem médio comum do valor do avião nas relações entre os homens, da segurança com que se voa hoje, e das medidas tomadas para a manter e aumentar.

O acontecimento despertou o interesse do público que, ao contrário do habitual, ocorreu em número maior à medida que se aproximava o seu encerramento. Quere dizer, vencida a curiosidade provocada pelo tiro publicitário e cumprida a «obrigação» mundana dos frequentadores das «premières», começaram as visitas dos verdadeiramente interessados—e tivemos ocasião de vêr que são muitíssimos—em ritmo cada vez maior, uns trazendo os outros ao descrever, entre amigos ou em família, o estado de seguro progresso da aviação portuguesa—civil ou militar.



n a u t i c a



O Aero Clube do Porto fechou com chave de ouro as suas comemorações festivas e é com verdadeiro júbilo que lhe endereçamos as mais sinceras felicitações pelo êxito obtido.

Merecedores dos maiores elogios, pela expressão vigorosa e altamente eficiente que imprimiram à sua representação, são, sem dúvida, a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil e a Força Aérea, que ocupavam a zona central do Pavilhão, à volta de um modelo em tamanho natural do monumento à Aviação Nacional, projecto do distinto Arquitecto da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, Cândido Palma de Melo.

Não vamos dar aqui relato circunstanciado do que foi a I Exposição Aeronáutica do Porto e de tudo o que com ela se relacionou. Essa reportagem foi oportunamente feita pela imprensa diária e da especialidade, limitando-nos, portanto, neste pequeno artigo de «Gás em Grande» a algumas apreciações, como piloto-aviador, sobre a belíssima e magistral lição de aeronáutica que a exposição constituiu. Que nos desculpem, pois, quaisquer entidades representadas e aqui não referidas.

A Direcção-Geral da Aeronáutica Civil esquematizou de modo feliz e claro a sua actividade, que mostrou em 10

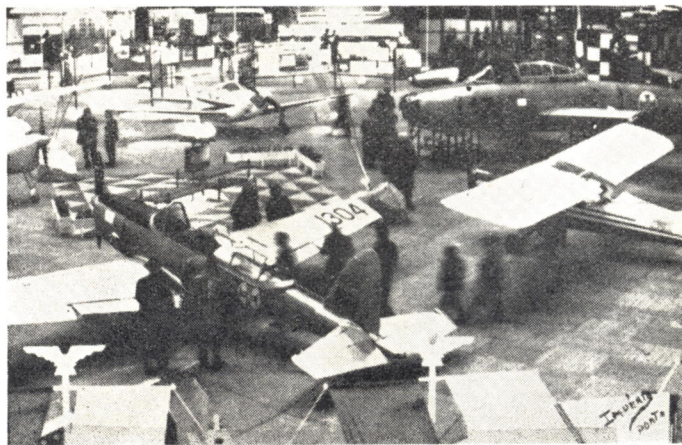
interessantes e atraentes stands, que foram outras tantas preciosas lições:

- Aeromodelismo — Organização e actividade geral;
- Voo sem motor — Actividade geral;
- Aeroclubes — Actividade das Escolas de Pilotagem;
- Aeroportos — Apresentação dos Aeroportos Nacionais;
- Segurança Aérea;
- Informação aeronáutica;
- Material de voo — Serviço de controle e inspecção;
- Intercâmbio;
- Aviação Comercial;
- Serviço Meteorológico Nacional.

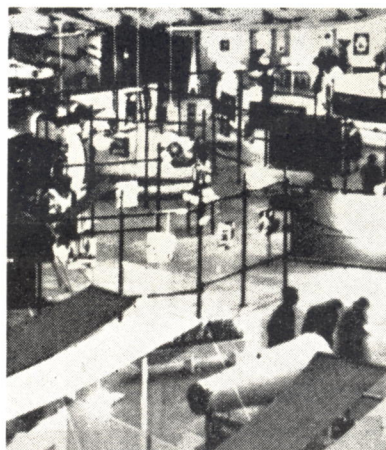
Possivelmente menos espectacular que a da Força Aérea, a representação da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil revestiu-se de apurado sentido esclarecedor do desenvolvimento que este departamento do Ministério das Comunicações para a Aviação Civil Nacional tem sofrido nos últimos anos, em todos os sectores em que se afirma a sua jurisdição.

Foi a primeira vez que a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil se apresentou ao público a mostrar todo o vasto campo

1ª ex - p - PORTO



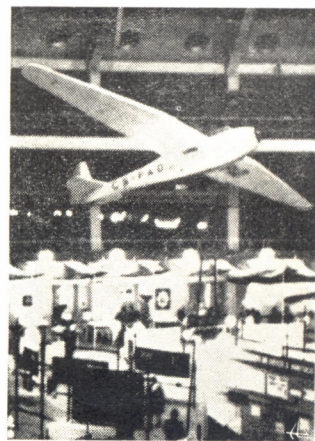
a e r c



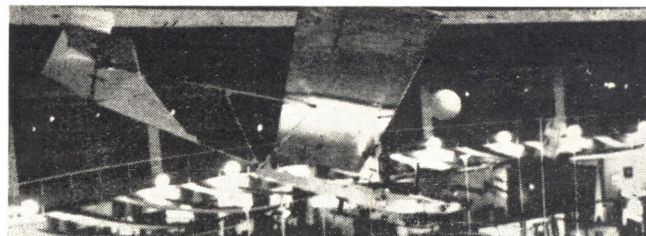
Como fecho das realizações comemorativas do seu 25.º aniversário promoveu e organizou o Aero Clube do Porto a I Exposição Aeronáutica do Porto, patente ao público no vasto recinto do Pavilhão dos Desportos.

Se outros serviços não tivesse prestado à causa da Aviação — mas muitos e de incalculável valor ela deve já ao prestigioso Aero Clube do Porto — esta I Exposição Aeronáutica do Porto bastaria para o consagrar como grande impulsionador da Aviação em Portugal, que o é, e, sobretudo, como divulgador entre o homem médio comum do valor do avião nas relações entre os homens, da segurança com que se voa hoje, e das medidas tomadas para a manter e aumentar.

O acontecimento despertou o interesse do público que, ao contrário do habitual, acorreu em número maior à medida que se aproximava o seu encerramento. Quere dizer, vencida a curiosidade provocada pelo tiro publicitário e cumprida a «obrigação» mundana dos frequentadores das «premières», começaram as visitas dos verdadeiramente interessados — e tivemos ocasião de vêr que são muitíssimos — em ritmo cada vez maior, uns trazendo os outros ao descrever, entre amigos ou em família, o estado de seguro progresso da aviação portuguesa — civil ou militar.



n a u t i c a



O Aero Clube do Porto fechou com chave de ouro as suas comemorações festivas e é com verdadeiro júbilo que lhe endereçamos as mais sinceras felicitações pelo êxito obtido.

Merecedores dos maiores elogios, pela expressão vigorosa e altamente eficiente que imprimiram à sua representação, são, sem dúvida, a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil e a Força Aérea, que ocupavam a zona central do Pavilhão, à volta de um modelo em tamanho natural do monumento à Aviação Nacional, projecto do distinto Arquitecto da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, Cândido Palma de Melo.

Não vamos dar aqui relato circunstanciado do que foi a I Exposição Aeronáutica do Porto e de tudo o que com ela se relacionou. Essa reportagem foi oportunamente feita pela imprensa diária e da especialidade, limitando-nos, portanto, neste pequeno artigo de «Gás em Grande» a algumas apreciações, como piloto-aviador, sobre a belíssima e magistral lição de aeronáutica que a exposição constituiu. Que nos desculpem, pois, quaisquer entidades representadas e aqui não referidas.

A Direcção-Geral da Aeronáutica Civil esquematizou de modo feliz e claro a sua actividade, que mostrou em 10

interessantes e atraentes stands, que foram outras tantas preciosas lições:

- Aeromodelismo — Organização e actividade geral;
- Voo sem motor — Actividade geral;
- Aeroclubes — Actividade das Escolas de Pilotagem;
- Aeroportos — Apresentação dos Aeroportos Nacionais;
- Segurança Aérea;
- Informação aeronáutica;
- Material de voo — Serviço de controle e inspecção;
- Intercâmbio;
- Aviação Comercial;
- Serviço Meteorológico Nacional.

Possivelmente menos espectacular que a da Força Aérea, a representação da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil revestiu-se de apurado sentido esclarecedor do desenvolvimento que este departamento do Ministério das Comunicações para a Aviação Civil Nacional tem sofrido nos últimos anos, em todos os sectores em que se afirma a sua jurisdição.

Foi a primeira vez que a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil se apresentou ao público a mostrar todo o vasto campo

da sua actividade, para o que patrocinou e apoiou solidamente esta organização do Aero Clube do Porto.

Simpáticas e honestas as palavras com que aquele departamento governamental justifica no Catálogo desta Exposição Aeronáutica a sua participação na mesma:

«...Dar-se-á uma imagem da importância da Aviação Civil em geral e da posição Nacional neste aspecto.

Especialmente no sector de transportes aéreos se irá assinalar a sua crescente e rápida expansão e os principais factores dessa evolução: como segurança, rapidez, conforto, etc.

É natural que em face dum processo evolutivo com estas características, seja muito difícil, demais que se faz pela primeira vez, realizar uma demonstração completa e sem falhas. Que nos desculpem na certeza de que procuraremos aproveitar, o melhor que podermos e soubermos, a lição desta nossa primeira iniciativa nesta matéria».

Mais objectiva que documental, a representação da Força Aérea prendeu as atenções do grande público pondo bem ao seu alcance, com elucidativas legendas explicativas, aviões, motores, aparelhagem electrónica, equipamentos, etc., procurando mostrar alguns aspectos das suas possibilidades, realizações e apetrechamento técnico, e salientar, sobretudo, o elevado nível atingido pela Indústria Aeronáutica Nacional, de que as realizações das Oficinas Gerais de Material Aeronáutico, de Alverca, são um vivo testemunho.

Do Catálogo da Exposição e do capítulo relativo à Força Aérea, transcrevemos, com a devida vénia, estas palavras, verdadeira linha de rumo:

«...Houve o cuidado de se mostrar à população civil vários aspectos da Força Aérea, de modo a interessá-la nos seus problemas e a aumentar-lhe o interesse pela Aeronáutica sabido que é constituir o contributo humano um dos factores básicos da Aviação».

Mais para o espírito do que para os olhos, a Exposição Biblio-Iconográfica constituiu um dos sucessos desta I Exposição Aeronáutica do Porto, particularmente grato aqueles que, como nós, têm vindo, de meninos, a acompanhar os feitos da nossa Aviação que tem, praticamente, uma idade igual à nossa.

No sector destinado à Exposição Biblio-Iconográfica passamos muitas horas dos dias que durou a Exposição. Em cada novo dia nova descoberta, nova revelação a avivar uma saudade. Uma fotografia amarelada hoje, um recorte de jornal amanhã, o que ali havia, santo Deus, ainda cheio da presença humana de quem deixou aquelas recordações, e do carinho de quem as coligiu e guardou!

Aquela fotocópia do «Livro dos recados» (meio de comunicação entre Gago Coutinho e Sacadura Cabral a bordo do «Lusitânia») resume ainda a ansiedade com que os dois gloriosos aviadores discutiam o problema creado com o consumo excessivo da gasolina, pondo em risco o sucesso da etapa Santiago-Penedo de S. Pedro.

O ovo de gaivota apanhado no Penedo de S. Pedro por um marinheiro do «República» em 1922, amorosamente guardado por Gago Coutinho e conservado pelo Coronel Pinheiro Correia, é um simbolo do amor deste homem pelas preciosidades que hão-de um dia enriquecer o «seu Museu do Ar».

Temos estado, muitas vezes, em desacordo com o Coronel Pinheiro Correia. Mas este desacordo não significa, de algum modo, que deixemos de respeitar o seu nome de pioneiro e, muito particularmente, de paciente pesquisador e coleccionador de tantas e tão belas coisas que, sem o seu aturado e precioso labor, ficariam talvez perdidas para sempre.

Na periferia do recinto, nos sectores reservados aos expositores, podiam ver-se atraentes e bem decorados standes das companhias de navegação aérea BOAC, Ibéria, TAP, Air-France, Swissair, Panair do Brasil e B. E. A., um outro, de concepção extremamente feliz, dos clubes praticantes de Aeromodelismo do Porto — Lipa, Académico, Vigorosa e Vilanovenses, e outro ainda, do Grémio dos Exportadores de Vinho do Porto.

O Aero Clube do Porto, em feliz arranjo do seu stande, documentou toda a actividade da sua Escola de Pilotagem apresentando sugestivos quadros com os nomes de todos os pilotos formados nos seus 25 anos de existência.

O Aero Clube da Costa Verde, o mais novo agrupamento aeronáutico nacional, apresentou sob o signo 2 anos uma curiosa composição architectónica — ou não seja o Costa Verde o aero-clube dos Architectos — a enquadrar um túnel aerodinâmico que despertou a atenção e a curiosidade gerais, e no centro do recinto, ao lado do restante material de voo, um gracioso planador alemão «Rhönlerche», recentemente adquirido para a sua secção de Voo sem Motor com a valiosa ajuda da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, a demonstrar que em todos os ramos aeronáuticos ou para-aeronáuticos, desde o aeromodelismo, o voo à vela, o voo de turismo, até ao Paraquedismo, o Aero Clube da Costa Verde afirmará sempre a sua presença.

Joaquim Pimenta

J O R G E N O V A I S

Jorge de Abreu do Couto de Amorim Novais começou a dedicar-se à aviação em 1929, quando no Porto se fundou o Núcleo do Norte do Aero-Clube de Portugal, do qual foi um dos primeiros associados.

Em 1930, juntamente com Roberto Sameiro, frequentou o curso de aviação civil em Espanha, dirigido por Ramon Franco e ali tirou o seu brevet de Piloto.

Em 1934, quando da realização da primeira festa de aviação no campo improvisado da Senhora da Hora, e como membro da Direcção do Núcleo do Norte do Aero-Clube de Portugal, fez parte da Comissão Executiva daquela manifestação aeronáutica.

Em 20 de Março de 1935, a Direcção daquele Núcleo deu-lhe plenos poderes para a fundação do Aero-Clube do Porto.

E, logo no dia seguinte Jorge Novais o fundou, constituindo-se a 1.ª Direcção sob a Presidência do então Tenente Dário Tamegão, tendo ficado Jorge Novais como Vice-Presidente.

Recomeçou então a sua maior actividade, dedicando-se de forma extraordinária ao Aero-Clube.

Em 29/9/1935 fez parte da Comissão do II Festival Aeronáutico da Senhora da Hora, tendo tomado a seu cargo uma parte importante da organização e de forma especial acompanhando os numerosos pilotos franceses que nesse festival se exibiram.

Em Agosto de 1936, já com a Escola de Aviação Civil do Aero-Clube do Porto em pleno funcionamento em Espinho, revalidou o seu brevet de Piloto Aviador Civil, prestando provas quando naquela 1.ª Escola de Aviação do Norte se formaram os 4 primeiros pilotos e que foram :

Manuel Carlos Agrellos
Virgílio Torres Carneiro
Artur Álvaro Mariani
Francisco de Moraes Pimentel.

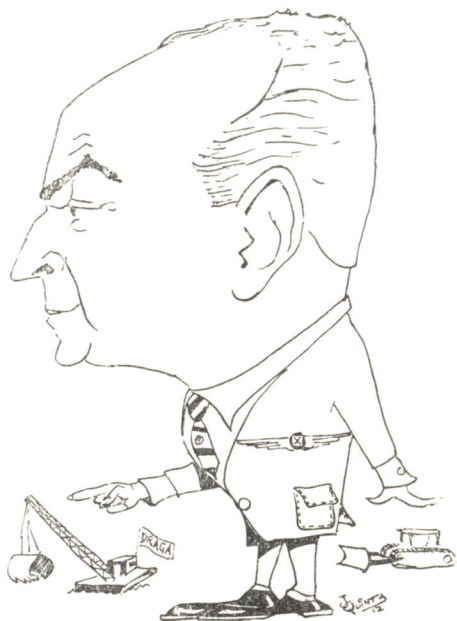
Era dos pilotos que então mais voava, contagiando muitos com o seu entusiasmo, e estando sempre pronto a colaborar na propaganda da Aviação.

No Festival Aeronáutico de Outubro de 1938 realizado em Espinho e organizado pelo Aero-Clube do Porto, foi Jorge Novais um dos infatigáveis trabalhadores, tendo auxiliado em tudo o Tenente Dário Tamegão, seu principal organizador.

Foi Presidente da 1.ª Comissão de Voo sem



VAMO-NOS CONHECER

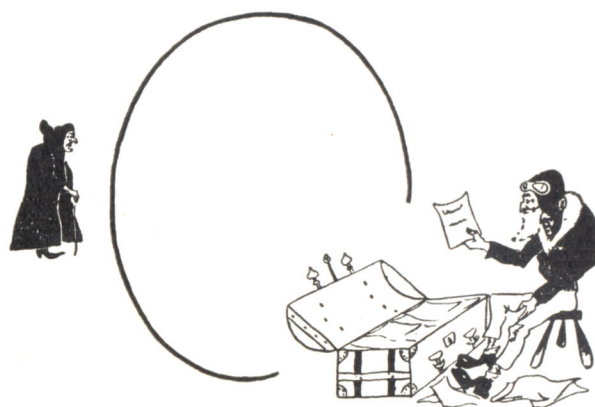


RAUL MARIA GOMES DE ALMEIDA CASTELO BRANCO, natural do Porto, nascido em 19 de Abril de 1915. Possui a licença de voo c/ motor obtida em 1938 e a licença de voo s/ motor obtida em 1960. É sócio fundador do nosso Aeroclube n.º 21. Foi um dos grandes impulsionadores das obras levadas a efeito em Paramos.



MANUEL JORGE DE LIMA DE VALADARES BOTELHO, natural do Porto, nascido a 26 de Julho de 1939. Possui a lic. de piloto de voo com motor n.º 1196 e a de voo sem motor n.º 115. É instrutor da secção de Aeromodelismo do A. C. C. V. tendo o certificado n.º 25 passado pela D. G. A. C.

Coisas do "arco da velha" ... tiradas da "arca do velho"



Secção dirigida por Alcoforado de Menezes

Fiéis aos princípios que estabelecemos quando da fundação do nosso Aero Clube, de dois em dois anos remodelamos, senão totalmente, pelo menos na medida das possibilidades, os nossos quadros directivos.

E na direcção da Revista, como não podia deixar de ser, entrou gente nova, cheia de entusiasmo e de fé nos destinos do Clube, com vontade de trabalhar e de engrandecer esta publicação que se vem mantendo, mercê da dedicação de todos os associados, como um elo que os abraça e os une numa obra que é de todos e à qual todos muito querem.

Pois os novos dirigentes da Revista cá me vieram bater à porta para lhes mandar muito depressa os originais do «Arco da Velha» que tinham necessidade de mandar para a tipografia. Cá me têm, como sempre, a rebuscar papéis velhos e novos e a passar a letra de forma o que neles encontro. Parece-me, no entanto, que é ocasião de novamente explicar uma coisa: nesta Secção limito-me a transcrever o que ouvi ou que me contaram e, por conseguinte, tudo quanto aqui se escreve não é meu. Apenas vou coligindo e dando forma àquilo que afinal é quase tudo dos outros. Claro que, por muitos e muitos apontamentos que possuía, eles vão-se esgotando e torna-se necessário renová-los. Assim, para que esta Secção se possa manter, mais uma vez apelo para todos os pilotos para que me mandem histórias que com eles se passaram, mesmo sob a forma de leves apontamentos, para que não seja eu sempre a contar aquilo que consegui saber. E que não sejam só os do «Costa Verde» a mandar; nesta Revista todos os pilotos, novos ou velhos, de cá ou de lá, têm um cantinho para acolher as suas recordações. E, posso afirmar-lhes, todas as histórias serão bem recebidas.

AS ITALIANAS

Em certo dia de Agosto de 1957 deveriam efectuar-se em Pedras Rubras os exames de dois alunos-pilotos. A «malta», como de costume, aproveitou logo a «deixa» para, com esse pretexto, ir fazer uma jantarada a um tasquinho especializado em bacalhau, arroz de frango e boas maneiras, lá para as bandas do Castelo da Maia e, para a qual, se convidariam também os examinadores.

Ora, lá para a tardinha, soube-se que os exames teriam que ficar adiados para o dia seguinte. Mas, lá pelo facto de os exames terem que ficar adiados nada justificava que o jantar também ficasse e assim, à hora do sol pôsto, estávamos todos abancados no quintal da casa e, embora lamentássemos profundamente a falta dos examinadores, o certo é que entremeamos as lamentações com o bacalhau e comemos com muito agrado, não só a nossa parte como também a que a eles se destinava.

O jantar, como é hábito, decorreu no meio da maior alegria e com boas piadas, nas quais brilhou ao de cima o saúdoso instrutor Adélio Fernandes, bom na comida e no dito espirituoso a propósito de tudo e de nada.

Por alturas do arroz de frango, o Major Oliva Teles, então Presidente do Clube, anunciou que chegariam a Pedras Rubras, no dia seguinte, duas aviadoras italianas que lhe tinham sido recomendadas com muito interesse pela nossa camarada Isabel Bandeira de Melo e acrescentou: «uma delas é até irmã dum grande «az» da aviação italiana...» Resposta muito pronta e muito séria do Adélio: «se o irmão é um grande «az», então ela deve ser uma bela «bisca»...!».

Claro que ferveram logo os comentários e as hipóteses quanto à beleza e demais *predicados* dessas italianas, que sonhamos logo serem tipo «Gina» com todos os atractivos inerentes a essa espécie! Mas se o não fossem — a coisa ficou logo ali combinada — todos se raspariam à sucapa e quem as teria que aturar era o Presidente do Clube! Quando este soube o que o esperava disse logo: «Bem... nesse caso levo-as a visitar as catacumbas da Igreja de S. Francisco...!».

Até ao fim do jantar só se falava italiano à mesa... e valha a verdade, bastante mal! Cada um rebuscava palavras ou frases que sabia, algumas da «Divina Comédia» de Dante, outras de discursos inflamados de Mussolini, outras ainda aprendidas «in loco» por alguns felizes que já lá tinham estado. E, pelo número de palavras que cada um sabia, avaliava das suas possibilidades para o dia seguinte junto das italianas.

Um dos pilotos que, como os outros, fazia tenção de ir a Pedras Rubras esperar as moças, no dia seguinte chegou à conclusão de que o seu serviço profissional disso o impedia. Remordeu-se todo e botou para o Aero Clube este telegrama:

«Pilotos Aero Clube — Pedras Rubras»

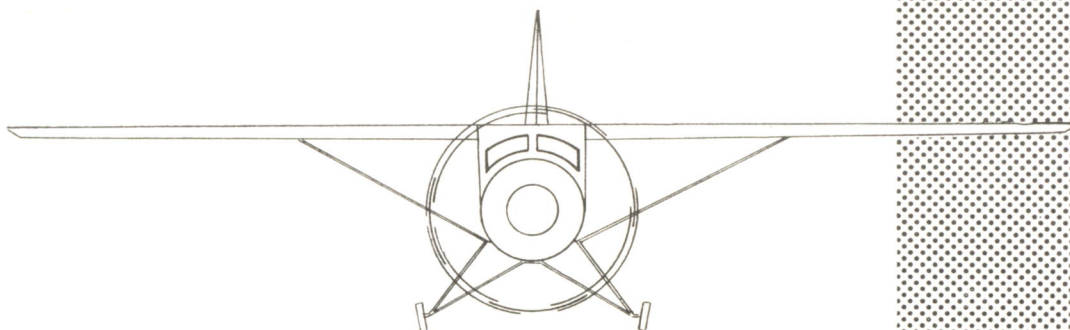
*Tenho pena, já não vou,
— Cliente muito sombrio —
Entretanto faço um voto:
Que sejam do peorío !!!*

Por acaso não eram do peorío mas, ao invés, muito interessantes e portanto quem perdeu foi S. Francisco... e o piloto, que também é Francisco... mas não é Santo...!

A NOVA ARRUMAÇÃO

Em Dezembro passado realizou-se a Assembleia Geral do nosso Aero Clube. Ao serem lidos os nomes que a Direcção cessante propunha para os novos Corpos Gerentes, o Pimenta, como não podia deixar de ser, pediu a palavra, como também não podia deixar de ser, para criticar a lista proposta. O seu longo e laborioso discurso terminou por esta frase: «... e com isto parece que se pretendeu dar nova arrumação à casa!» Saida do Guilherme lá da *geral*: «Mas esta casa nunca esteve arrumada!».

O AVIÃO PODE SER UM EXCELENTE AUXILIAR NAS
SUAS DESLOCAÇÕES DE TURISMO OU NEGÓCIO.
APRENDA A VOAR NA NOSSA ESCOLA DE PILOTAGEM.



N O T Í C I A S

DOS AERO CLUBES

AERO-CLUBE DE PORTUGAL

Em 17 de Dezembro de 1960 efectuaram-se na Granja do Marquês (Sintra) os primeiros voos no planador CS-PAV, recentemente adquirido pelo Aero-Clube de Portugal com o auxílio da Direcção Geral de Aeronáutica Civil.

Os reboques foram efectuados em Tiger Moth por Joaquim Raimundo e Eng.º Prista Caetano, tudo decorrendo sem quaisquer percalços.

A comissão de V.S.M. do Aero-Clube está também a empregar os seus esforços para que em 1961, seja possível começar a fazer provas de «Record».

No dia 30 de Novembro de 1960 realizou-se na Sede do Aero-Clube de Portugal a sua Assembleia Geral, para eleição de Corpos Gerentes, a que presidiu o Snr. General Carlos da Costa Macedo.

Foi reeleita a Direcção anterior composta pelos Snrs. Coronel Pinheiro Correia (Presidente), Abílio Matos (Secretário-Geral), Eng.º Jorge Canelas (Tesoureiro), Capitão Ivo de Cerqueira e Jorge Peixoto (Vogais).

CENTRO DE AERONÁUTICA DA ASSOCIAÇÃO ACADÉMICA DE COIMBRA

Em praticamente meio ano de actividade o C.A.A.A.C. desenvolveu uma grande actividade da qual damos um pequeno apontamento.

Pilotos formados	8
Alunos em instrução	12
Alunos a tratar de documentação	34

HORAS VOADAS EM INSTRUÇÃO

Chipmunks	173 h.	05 m.
Aviões Cívís	132 h.	44 m.
	305 h.	49 m.

HORAS DE TREINO DE PILOTOS

18 pilotos	246 h.	52 m.
------------	--------	-------

AERO-CLUBE DE MOÇAMBIQUE

Este Aero-Clube na sua última Assembleia Geral elegeu os corpos gerentes para o exercício de 1961 cuja composição é a seguinte:

DIRECÇÃO

Presidente	—	<i>Eng.º Carlos Fernandes António</i>
Vice-Presidente	—	<i>Dr. José Gomes Pepe</i>
Secretário	—	<i>Renato Barbosa</i>
Tesoureiro	—	<i>Artur Amaral</i>
1.º Vogal	—	<i>José Carlos Nunes da Silva</i>
2.º »	—	<i>Alfredo Trancoso</i>
1.º » Suplente	—	<i>Orlando Teixeira</i>
2.º » »	—	<i>Raul Real</i>
3.º » »	—	<i>Fernando Santos</i>

ASSEMBLEIA GERAL

Presidente	—	<i>Tenente-Coronel de Aeronáutica Armando da Silva Pais</i>
1.º Secretário	—	<i>Luís Ribeiro Couto</i>
2.º »	—	<i>Nelson Flor Anastácio Moreirinha</i>

CONSELHO FISCAL

Presidente	—	<i>Eng.º Abel Azevedo</i>
1.º Secretário	—	<i>Alcino Pinheiro</i>
2.º »	—	<i>António Francisco Furtado Matias</i>

AERO-CLUBE DE ANGOLA

No dia 3 de Maio o Aero-Clube de Angola comemora as suas bodas de prata, começando como pioneiro da Aviação em Angola com um avião Tiger-Moth.

Actualmente o Aero-Clube de Angola funciona como Associação P. do Desporto Aeronáutico e os seus estatutos são os que também regem os restantes Aero-Clubes em regime de filiação, dentre os quais contamos: *Porto Amboim — Novo Redondo — Lobito — Benguela — Huambo — Moçamedes — Huila — Congo — Malange e Pombo.*

As instalações da sua Instituição, de uma concepção moderna, foram localizadas no Aeroporto Internacional de Luanda, e inauguradas em 3 de Maio de 1959.

Conta presentemente cerca de 280 sócios e 4 aviões, 3 Cubs e 1 Auster de 90 HP, e espera vir a ser contemplado com mais uma ou duas unidades pela D. G. A. C.

Brevetaram-se cerca de 270 pilotos de turismo e as actividades do Aero-Clube de Angola, que foram brilhantes no seu início declinaram no ano de 1951, atravessando-se actualmente uma fase de progresso e iniciativa.

AERO-CLUBE DE MIRANDELA

CORPOS GERENTES REELEITOS PARA O BIÊNIO DE 1961/62

ASSEMBLEIA GERAL

Presidente	—	<i>Dr. João Baptista Borges</i>
Vice-Presidente	—	<i>Eng.º Ilídio António Esteves</i>
1.º Secretário	—	<i>Arnaldo Moraes</i>
2.º »	—	<i>Daniel Jácome</i>

CONSELHO FISCAL

Presidente	—	<i>Dr. Adriano Augusto Figueiredo</i>
Vogal Efectivo	—	<i>Artur Jorge Gonçalves</i>
» »	—	<i>Guilherme Augusto Ruivo</i>
» Suplente	—	<i>João Malheiro</i>
» »	—	<i>Avelino Pereira Júnior</i>

DIRECÇÃO

Presidente Honorário	—	<i>Manuel Meneres</i>
Presidente	—	<i>Eng.º Elói Costa Lage</i>
Secretário-Geral	—	<i>Armando Figueiredo Sarmento</i>
Tesoureiro	—	<i>Rodrigo Botelho</i>
Vogal Efectivo	—	<i>Carlos Lopes Pinto</i>
» »	—	<i>Dr. Acácio Pimentel</i>
» Suplente	—	<i>Fernando dos Santos Policarpo</i>
» »	—	<i>Domingos Sequeira</i>

AERO-CLUBE DA COSTA VERDE

NOVOS CORPOS GERENTES DO AERO-CLUBE DA COSTA VERDE

Na Assembleia Geral efectuada em 10 de Dezembro de 1960 foram eleitos os corpos gerentes para o biénio de 1961-62.

ASSEMBLEIA GERAL

Presidente	—	<i>Arquitecto Jerónimo Ferreira Reis</i>
Vice-Presidente	—	<i>Dr. João Peixoto de Sousa</i>
Secretários	—	<i>António Dias Coelho e Raul Castelo Branco</i>

CONSELHO FISCAL

Presidente	—	<i>Walter Cudell</i>
Vogais Efectivos	—	<i>José Amorim e João José de Oliveira Quinta</i>
» Suplentes	—	<i>Gil Peixoto de Sousa e Manuel Sucena de Barros</i>

DIRECÇÃO

Presidente	—	<i>Arquitecto António Maria Corte Real</i>
Secretário	—	<i>Francisco Alcoforado de Menezes</i>
Tesoureiro	—	<i>Dr. Jorge Lobo de Mesquita</i>
Vogais	—	<i>Manuel Nogueira Reis e Rui Alberto Salgado</i>
» Suplentes	—	<i>Artur Dias Cruz e Arquitecto Guilherme Corte Real</i>

PROJECTO DE REGULAMENTO DO CONCURSO DE FOTOGRAFIA

POR INICIATIVA DO NOSSO SÓCIO
PILOTO MANUEL SUCENA DE BARROS

1 — O direito de inscrição é reservado a associados de aero-clubes, escolas de pilotagem e pessoal de Bases Aéreas Nacionais.

2 — Os trabalhos fotográficos apresentados a concurso deverão poder ser classificados em duas modalidades:

CLASSE A — TEMAS AERONAUTICOS CLASSE B — FOTOGRAFIA AÉREA

§ 1.º — Na classe A incluem-se fotografias tiradas em terra e cujo tema seja a actividade aeronáutica nas suas multiplas formas e aspectos, ou que com elas se relacionem.

§ 2.º — Na classe B situam-se fotografias tiradas de bordo de aeronaves em voo, e consequentemente sujeitas a licença especial, conforme legislação em vigor.

3 — A inscrição é de vinte escudos por concorrente.

4 — As fotografias em número não limitado, deverão ser a preto e branco ou a cores, em papel e nos formatos 18×24 a 30×40 .

§ 1.º — Poderão ainda ser apresentados a concurso diapositivos a cores, em qualquer número.

§ 2.º — Não serão consideradas reproduções ou fotografias coloridas à mão.

5 — Todos os trabalhos deverão ser enviados ao clube organizador até à data limite de (data a fixar oportunamente) pelas secretarias dos aero-clubes e bases aéreas que registem inscrições, e nunca a título individual.

§ único — Procura-se assim responsabilizar aquelas entidades pelo bom cumprimento das condições do presente regulamento, nomeadamente os n.ºs 1 e § 2.º do n.º 2.

6 — O clube organizador não se responsabiliza por quaisquer danos ou extravios sofridos pelos trabalhos apresentados a concurso, obrigando-se no entanto à sua devolução aos aero-clubes ou bases uma vez terminado este.

7 — As fotografias premiadas bem como todas aquelas que o júri entender merecer tal distinção, serão expostas publicamente em salão a realizar em Espinho e eventualmente noutros locais.

8 — Será editado catálogo ilustrado da exposição sendo enviado, por intermédio dos aero-clubes ou bases um exemplar a cada concorrente, admitido ou não.

9 — Serão instituídos prémios para os melhores trabalhos de cada classe, na forma de medalhas, taças, menções, ou outros, bem como um prémio especial para "Melhor conjunto" cuja a atribuição dependerá das decisões do júri.

10 — Os casos omissos deste regulamento serão resolvidos pela comissão organizadora do concurso.

VISIBILIDADE ZERO

O que pode acontecer quando a visibilidade em voo não vai além do interior da cabine do avião.

pelo Piloto Aviador JÚLIO FERREIRA

transcrito do Jornal «A Província de Angola»

Todos os anos o piloto de aviões de turismo tem de submeter-se a uma junta médica, absolutamente indispensável para ajuizar da sua capacidade física e psíquica actual. Quase sempre durante essa inspecção tinha o piloto a resposta à pergunta, tantas vezes formulada no seu espirito, sobre o que poderia acontecer quando a visibilidade em voo se limitasse somente ao interior da cabine do avião.

Ao entrar na sala de oftalmologia o médico — pessoa bondosa e bastante amiga dos pilotos — contava sistematicamente a mesma história quando era chegado o momento de distinguir as cores. Ainda hoje me lembro do tom da sua voz calma a perguntar: «E esta cor qual é?»! Era a cinzenta o pretexto para contar o caso do susto que apanhou quando um avião na Inglaterra perfurou as nuvens durante muito tempo e só quase junto ao solo deixou de ver aquela maldita cor cinzenta por todos os lados para por fim enxergar as luzes de aterragem e exteriorizar aquele suspiro bastante profundo que lhe atravessava a garganta. O piloto de turismo ao ouvir contar o caso saía pensativo. Felizmente que durante as trinta horas de instrução lhe haviam injectado o soro do respeito às nuvens qualquer que fosse a forma que lhe tivessem. Mesmo assim, de vez em quando, sempre que a oportunidade surgia, aventurava uma ou outra pergunta, com ar desinteressado, pois não acreditava que voar nas nuvens fosse muito mais difícil do que aquelas voltas ao domingo, que tanto impressionavam aquela loira de olhos tão maravilhosamente azuis como a cor do céu. E ficava incrédulo ao ouvir que as estatísticas haviam provado recentemente ser a vertigem a causa número um dos acidentes de aviação. E esta causa não seria tão fatal se o piloto não pensasse ser simples, em condições de tempo francamente más, retomar o comando do avião, referenciando-se pelas suas sensações ou pelos instrumentos, quando por qualquer motivo visse o avião envolvido naquela pastosa cor cinzenta. Afinal quantas vezes havia repetido que, embora não tivesse a qualificação de voos por instrumentos, provaria a si próprio ser capaz de fazê-lo quando a necessidade surgisse.

Infelizmente, os reflexos normais, a imaginação e a velocidade com que estas coisas acontecem e se complicam, independentemente até da carência normal de instrumentos nos aviões de turismo, são contrárias à maneira de pensar do super-homem pássaro. É necessário uma disciplina resultante de muitas horas de treino por instrumentos, a fim de garantir a resposta imediata e correcta à solicitação de qualquer emergência, quando a visibilidade é zero.

CONFUSÃO PERIGOSA

Eis uma situação típica:

Após uma hora e vinte de voo o piloto de turismo está perto de Carmona. Falta passar somente a Serra de Bingano. Há extractos baixos sobre a serra mas o piloto antevê um buraco por onde pensa poder passar. Já quase na serra, uma lufada, as nuvens envolvem o avião.

Muito embora nervoso, consegue manter a calma, pois pensa ser ténue a cortina que encontrou. Nestas condições os segundos valem horas e a ansiedade assume foros de fantasma, com o medo de chocar nos morros sobranceiros. Ainda indeciso, resolve voltar para trás, pois só vê um cinzento luminoso a envolver todo o avião. Inicia a volta nas nuvens. A confusão apodera-se dele vinda da sensação forte da estar descendo. Pucha cada vez mais o manche e tenta corrigir a volta. A velocidade aumenta, aumenta sempre e o piloto cada vez mais confuso sai das nuvens em voo invertido para se desfazer no chão em pedaços. Tudo isto durou menos de sessenta segundos.

O nosso organismo não está inteiramente equipado para a orientação no espaço, sem uma referência. Podem produzir-se sensações erradas mas tão intensamente reais que o piloto momentâneamente não consegue coordenar os movimentos necessários ao contróle do avião. Tenta corrigir uma atitude que não existe ou por vezes surpreendido nada faz até entrar pela terra dentro.

O cérebro obtém a noção da atitude do corpo e do movimento, através do sentido visual, pela interpretação das sensações musculares e do órgão vestibular do ouvido interno cujas sensações variam com a aceleração. Devem sempre trabalhar juntas, corrigir e completar cada uma delas. Quando falham, o cérebro pode obter uma noção falsa. O piloto sem instrução no voo de instrumentos, que sempre confiou em terra nestas sensações fica bastante relutante em duvidar delas no ar. Mas o certo é que desaparecendo o sentido visual, por exemplo numa volta, o cérebro não recebe qualquer mensagem de estar voltando, mas sim a impressão de estar subindo, em virtude da forte pressão do piloto no acento motivada pela força centrífuga.

Ficou confuso o nosso piloto de fim de semana ao ouvir complicar tanto o voo nas nuvens. Apesar de tudo ainda foi para casa a pensar que afinal o contróle da torre tinha razão em não deixar voar com o céu baixo quase totalmente coberto, não fosse o diabo tecê-las!.

O PILOTO CIVIL MAIS RÁPIDO DA EUROPA

Agora o piloto particular mais rápido da Europa é o Senhor William P. Lear Jr. que comprou recentemente um North American P. 51 Mustang, avião que se tornou famoso na 2.^a guerra mundial, vice-presidente e director para a Europa de Lear Inc., sendo assim o único piloto particular na Europa proprietário de um Mustang. O Mustang tem um motor Rolls-Royce, Merlin de 1.600 H. P. e atinge uma velocidade de cruzeiro de 550 km/h.

O Sr. Lear Jr. familiarizado com o Mustang devido ao serviço militar prestado na força Aérea Americana, declarou: finalmente temos mobilidade devido a este avião. Este avião foi transformado em Tel-Aviv em bilugar e está equipdo com o mais recente- equipamento electrónico para navegação e radiocomunicação.

ACIDENTES OCORRIDOS EM TRABALHOS AÉREOS

Tradução dum sumário de acidentes em trabalhos aéreos editado pelo «ACCIDENTS INVESTIGATION BRANCH - AIR DEPARTMENT — WELLINGTON, N. Z.» no período de 1/1/59 a 30/6/59.

TIPO DO AVIÃO DH 82

Horas totais de voo do piloto: 320

N.º de voo efectuados no dia do acidente: 25

O avião tinha sido reabastecido de noite e ficado ao ar livre.

Na manhã seguinte antes do voo, fez-se uma inspecção ao dreno de purga e ao filtro a fim de se verificar a existência de água, sendo os resultados negativos. Iniciaram-se os voos e durante 1 hora e meia, não houve novidade, até que em dada altura, quando o piloto se dirigiu para a pista a uma altitude de 50 a 75 pés, o motor falhou. O piloto tentou fazer uma aterragem forçada, mas o avião entrou em perda a 20º do solo.

O inquérito revelou existência de água no filtro e no depósito de gasolina. O uso duma camurça e duma adequada inspecção antes de voo teriam evitado o acidente.

- Piloto com graves ferimentos.
- Avião parcialmente destruído.

TIPO DO AVIÃO FU 24

Horas totais de voo do piloto: 700

N.º de voos efectuados no dia do acidente: 28

Ao fim de 27 voos, o piloto parou o avião, às 7,30 horas da manhã, para se efectuar o reabastecimento de gasolina e óleo.

Às 7,45 tinha terminado o reabastecimento, tendo os depósitos de carga apenas o peso de 1 200 kilos, porque o terreno a pulverizar se encontrava a uma altitude bastante superior à do campo, o que exigia uma apreciável subida. Na 2.ª descolagem, o piloto notou que o avião se afundava, durante a referida linha de subida. Imediatamente meteu o gás todo, operou o dispositivo da emergência de modo a deitar fora todo o líquido para pulverizar e fez uma volta de 180º para a direita, a fim de tentar atingir o terreno que servia de pista, o que não conseguiu, pois, o avião continuou a afundar-se até tocar no solo, aonde rolou uns metros, e se incendiou.

Do acidente concluiu-se que o avião foi manobrado nos limites da sua utilização. Isto foi acentuado pelo peso dos tanques, o aumento de temperatura do ar, e uma redução na eficiência do sistema de emergência.

- Piloto com ligeiros ferimentos.
- Avião parcialmente destruído.

TIPO DE AVIÃO PA 18 A

Horas totais de voo do Piloto: desconhecidas

O motor falhou quando o avião voava sobre um terreno difícil, entre a pista e a área a trabalhar. O piloto teve de aterrar e o avião sofreu graves danificações. O avião voava com o tanque esquerdo vazio, enquanto que o direito estava cheio.

O acidente deu-se apenas pelo excesso de confiança e familiaridade do piloto com o avião. Durante o «check» que fez antes da aterragem forçada, esqueceu-se de verificar o nível dos depósitos. Se tivesse presente todas as verificações que deveria fazer por instinto, veria que bastaria, uma selecção da torneira do depósito de gasolina e evitar-se-ia o acidente.

Serve de exemplo para todos.

- Piloto sem ferimentos.
- Avião parcialmente destruído.

COLABORAÇÃO ENTRE AERO-CLUBES DO NORTE

Por iniciativa do Sr. Comandante Joaquim Barros Prata, reuniram-se elementos directivos dos Aero-Clubes de Braga, Costa Verde, Mirandela e Porto, com vista ao estudo das bases a estabelecer para uma mais estreita colaboração entre todos, tendente a eliminar muitas das dificuldades de carácter técnico existentes, com que estes Aero-Clubes lutam.

Realmente a falta de aviões, planadores, instrutores e mecânicos, ocasiona muitas vezes a paralização, ora de uma, ora de outra das diferentes Escolas de Pilotagem, o que se traduz em elevadíssimo prejuízo para os Aero-Clubes. O treino dos pilotos disso também se ressent, principalmente no que se refere ao Voo sem motor, dada a escassês dos meios de que se dispõe actualmente.

Simultaneamente, do estreitamento de relações entre os Aero-Clubes e da sua acção em comum no que respeita a todos os problemas da Aviação Desportiva e de Turismo, o Norte do País muito irá lucrar concerteza.

Não se trata de qualquer coligação com a qual o Norte pretenda chamar a si vantagens de qualquer outra espécie, mas única e simplesmente de um auxílio mútuo entre os Aero-Clubes do Norte. Cada um, dentro da sua particular esfera de acção, manterá total independência—nem doutra forma podia ser—mas quando algum deles necessitar de auxílio, serão sem dúvida: “um por todos e todos por um”.

Bela iniciativa que tudo faz crer terá o maior sucesso e será do maior proveito para as quatro agremiações e, consequentemente, para a Aeronáutica Portuguesa.

Dentro de dias haverá nova reunião durante a qual se começarão a concretizar as linhas gerais da acção a desenvolver.



SOARES & IRMÃOS, L.^{DA}

SOCIEDADE INDUSTRIAL DO VOUGA, L.^{DA}



ESCRITÓRIO CENTRAL

PRAÇA D. FILIPA DE LENCASTRE, 141

TELEF. 20371/2/3/4/5

• PORTO

FÁBRICAS DE: Moagem / Massas alimentícias / Azeites e óleos vegetais / Alimentos compostos para animais
PESSEQUEIRO DO VOUGA / BARCELOS / ALMENDRA / FOLGOSA DO DOURO / PONTE DA PEDRA

TABELA DE SEPARAÇÃO QUADRANTAL (CAMINHOS MAGNÉTICOS)

		Nm					
		PÉS		METROS			
PÉS	METROS	2500	—	750	1000	—	300
1000	300	4500	—	1350	3000	—	900
1500	450	6500	—	2000	5000	—	1500
2000	600	8500	—	2600	7000	—	2150
2500	750	10500	—	3200	9000	—	2750
3000	900	12500	—	3800	11000	—	3350
3500	1050	14500	—	4400	13000	—	3950
4000	1200						
4500	1350	2000	—	600	1500	—	450
5000	1500	4000	—	1200	3500	—	1050
5500	1700	6000	—	1850	5500	—	1700
6000	1850	8000	—	2450	7500	—	2300
6500	2000	10000	—	3050	9500	—	2900
7000	2150	12000	—	3650	11500	—	3500
7500	2300	14000	—	4250	13500	—	4100
				</			

- 10 — Gás a fundo (depois da desc. reduzir para 2.100 RPM)
- 11 — Descolar a 55 MPH

E — SUBIDA

- 1 — Subir a 65 MPH
- 2 — 2.100 RPM
- 3 — Verificação de pressões e temperaturas

F — CRUSEIRO

- 1 — 2.000 RPM (eco 1.900 RPM)
- 2 — Pressões e temperaturas
- 3 — Compensadores

G — DESCIDA

- 1 — Descer a 55/75 MPH
- 2 — Aquecimento carburador ligado (Inverno)
- 3 — Não fazer descida longa c/ motor reduzido

H — ATERRAGEM

- 1 — Velocidade 65 MPH
- 2 — Compensador (posição um pouco cabrada)
- 3 — Fase final: reduzir a velocidade para 60 MPH
- 4 — Desligar o aquecimento de carburador
- 5 — Aterrar a 55 MPH

I — PARAGEM

- 1 — Travar
- 2 — Fechar a gasolina

- 3 — Contactos desligados
- 4 — Comando de gás à frente

VALORES CARACTERÍSTICOS

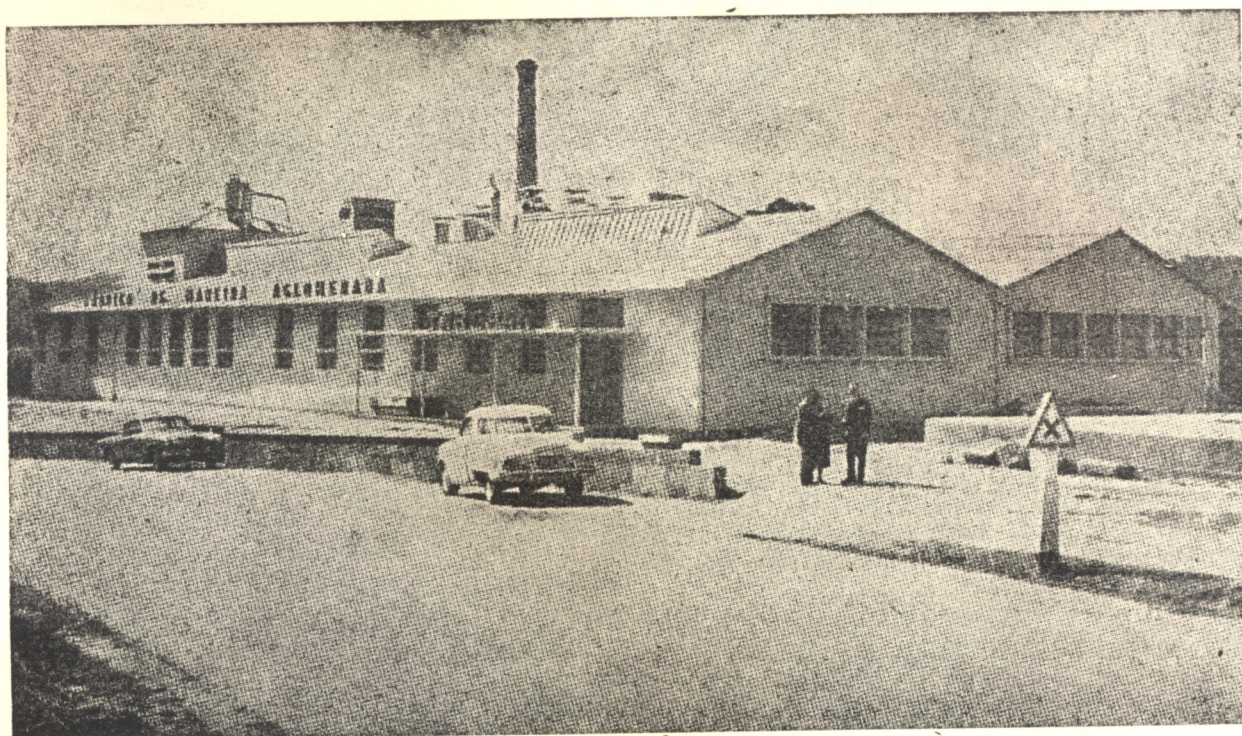
- 1 — Temp. de óleo:
Limites: 90/220° F
Recomendada: 180/200° F
- 2 — Pressão de óleo:
Limites: 20/50 lbs
Recomendada: 30 lbs a 40 lbs
- 3 — Rotações:
Max. 2.300 RPM
Crus. 2.000
Crus. económico 1.900
- 4 — Velocidades:
Min. 45 MPH (perda)
Max. 100 MPH
Desc. 55 MPH
Aterr. 55 MPH
- 5 — Capacidades:
Gasolina 60.51
Oleo 3.781
- 6 — Pêso máx. 544 kg.
- 7 — Número de lugares 2
- 8 — Raio de acção 420 km
- 9 — Autonomia: 3 h. 30 m (máxima)

NOTA — Pôr aquecimento de carburador, temporariamente, quando começarem a cair as rotações.



Fábrica de Madeira Aglomerada "Tabopan"

TELEFONE, 53 — AMARANTE



UMA DAS MAIS MODERNAS INSTALAÇÕES DA EUROPA NA PRODUÇÃO DE MADEIRA AGLOMERADA

Placas de $2,50 \times 1,25$ — $2,13 \times 1,25$ — $2,13 \times 1,00$ — $2,13 \times 90-80-75-70$ e $2,00 \times 1,00$
Espessura: 2 a 40 milímetros para todas as aplicações

Portas, Lambrins, Tectos, Mobiliário, Construção Civil e Naval, Casas Pré-fabricadas, Carteiras e Mobiliário Escolar, Hangares, Zincogravuras, etc., etc. • Esta Madeira foi considerada pelos famosos cientistas Germânicos em Madeira Aglomerada, Engenheiro H. F. Schewiertz, de Hamburgo, e Professor Wilhelme Klauditz, da Universidade Técnica de Brauncheweig como a melhor que se tem produzido na Europa.

Também o Laboratório Nacional de Engenharia Civil, de Lisboa, a considerou igual aos melhores produtos similares estrangeiros. • As construções da maior categoria têm preferido «Tabopan», madeira de excepcional qualidade; não torce, não racha, não arde e dura quatro vezes mais que a madeira maciça.

A única fábrica Europeia que produz Placas de 2, 3, 4, 5 e 6 MILÍMETROS DE ESPESSURA COM UMA RESISTÊNCIA de 407 kg cm² (cerca de 3 vezes mais que a madeira maciça).

AGENTE DISTRIBUIDOR NO PORTO:
SOCIEDADE COMERCIAL JOSÉ SOARES, L.DA
 RUA RODRIGUES SAMPAIO, 169-2.º
 TELEFONE 28091 — PORTO

AGENTE DISTRIBUIDOR EM LISBOA:
ALVES DE SÁ & C.A., L.DA
 RUA DAS JANELAS VERDES, 86
 TLFS. 666084-669422 - LISBOA

NOVIDADE!

Pão de forma em fatias
EMBALADO EM CELOFANE IMPERMEÁVEL



Rico e saboroso



Garante a qualidade

DEPÓSITOS DE PÃO

RUA DO AMIAL, 746 - TELEF. 42321
RUA DA PRELADA, 20 - TELEF. 63259

RUA S. JOÃO DE BRITO, 35 - TELEF. 63600
AV. FERNÃO DE MAGALHÃES, 737 - TELEF. 54319

R. FARIA GUIMARÃES, 441 - TELEF. 45914
R. MOUSINHO DA SILVEIRA, 144 - TELEF. 33238

R. ENG. DUARTE PACHECO, 14-MAIA - TELEF. 948195
ESTRADA EXT. DA CIRC., 6184/6 - TELEF. 90 0740

FÁBRICAS DE MOAGEM • MASSAS ALIMENTÍCIAS • PÃO

DISTÂNCIAS EM QUILOMETROS E AZIMUTES VERDADEIROS **ENTRE OS AERÓDROMOS METROPOLITANOS**

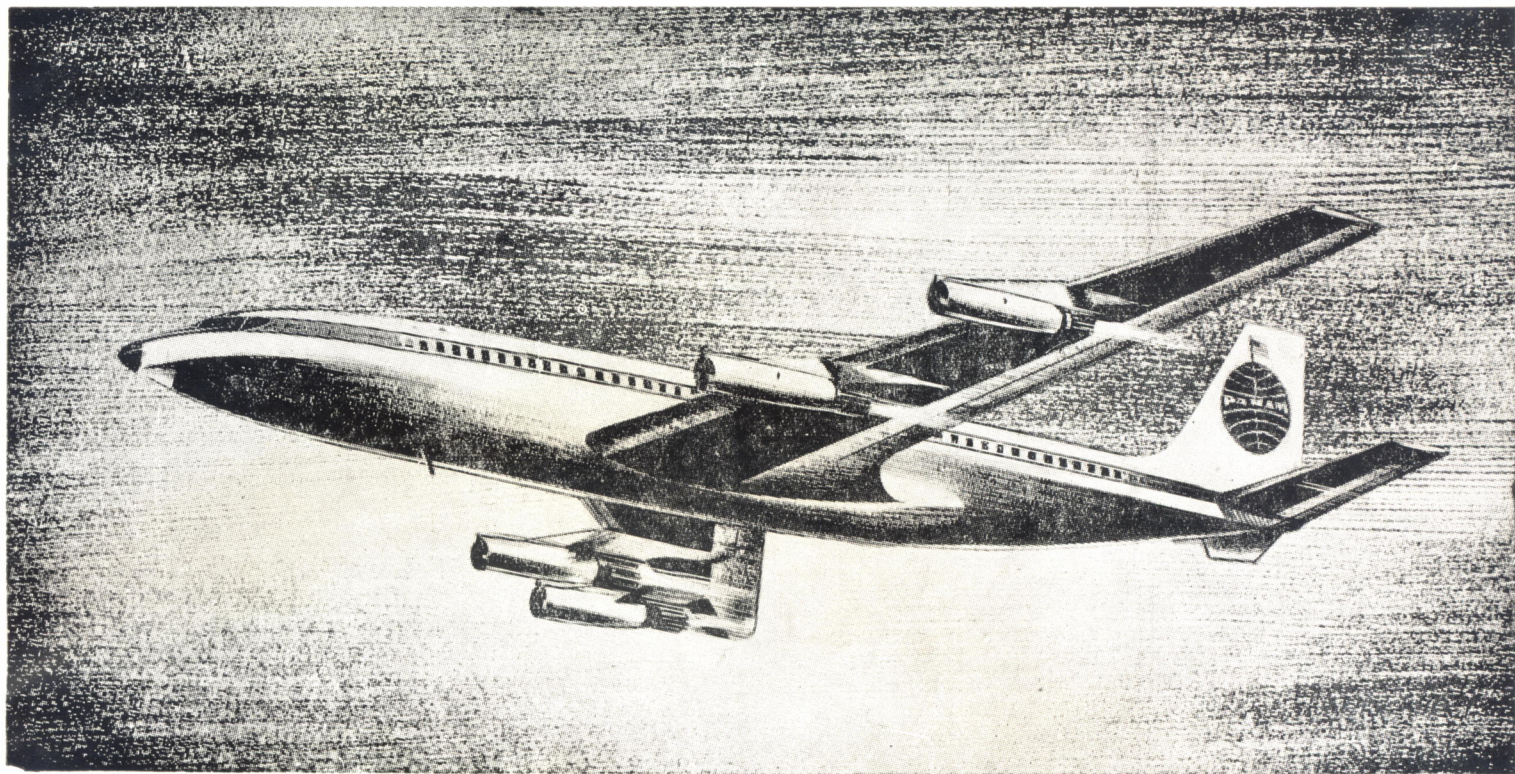
	ALBUFEIRA	ALIJÓ	ALVERCA	AMARELEJA	AVEIRO	BEJA	BRAGA	BRAGANÇA	CHAVES	COIMBRA	COVILHÃ	ESPINHO	FARO	FIG DA FOZ	CAVIÃO	LISBOA	LOUSÃ	M. CAVALIROS	MIRANDELA	MONTE REAL	MONTIJO	OTA	PORTO	SANTA CRUZ	SINES	SINTRA	TANCOS	UISEU
ALBUFEIRA		475	206	154	395	111	497	538	518	338	357	429	31	337	260	197	336	503	491	305	187	225	458	241	102	209	263	402
ALIJÓ	009		303	353	132	366	87	77	44	158	119	108	479	180	214	318	148	44	23	206	322	281	104	293	394	321	219	77
ALVERCA	189	207		176	235	186	289	045	001	214	181	248	186	222	188	207	206	062	053	216	205	208	264	213	198	210	201	208
AMARELEJA	206	303	180		198	135	303	376	343	148	202	234	225	138	120	15	155	340	324	105	20	22	261	40	106	27	87	226
AVEIRO	163	027	116	007		133	009	030	022	018	041	008	156	006	060	215	026	030	028	007	360	014	007	315	170	255	041	025
BEJA	154	353	180	308	64		395	407	397	249	235	337	143	261	151	183	238	373	366	236	172	186	364	218	146	201	179	291
BRAGA	221	356	296	335	260	344	005	357	333	354	339	209	326	338	291	337	003	359	322	291	304	340	300	261	292	325	347	
BRAGANÇA	395	132	198	308	297	106	208	161	60	115	36	408	50	157	211	72	176	155	92	218	176	64	177	300	209	134	72	
CHAVES	175	055	187	155	166	014	051	042	160	112	013	170	190	150	189	143	057	055	187	187	186	005	197	182	194	166	084	
COIMBRA	111	366	135	64	297	394	427	409	238	248	330	144	244	152	134	233	392	382	214	122	146	358	174	82	151	163	296	
COVILHÃ	200	006	313	080	346	354	013	006	348	008	349	183	340	003	307	353	012	009	337	306	321	350	314	262	305	346	360	
ESPINHO	497	87	303	395	106	394	140	85	157	166	70	508	166	245	317	161	122	102	198	323	281	44	283	405	315	233	106	
FARO	179	109	189	164	194	174	079	079	182	151	194	176	192	168	190	174	094	098	191	189	189	208	196	185	194	179	154	
FIG DA FOZ	538	77	376	407	208	427	140	55	234	181	180	541	256	279	392	221	37	54	282	394	355	171	368	463	395	291	152	
CAVIÃO	194	225	210	185	231	193	259	260	218	198	239	191	224	198	211	213	207	222	219	209	211	248	216	202	213	207	217	
LISBOA	518	44	343	397	161	409	85	55	196	162	131	524	214	257	358	188	44	35	243	362	321	117	330	436	359	261	118	
LOUSÃ	188	181	202	177	222	186	259	080	207	181	230	184	214	187	204	201	121	149	210	202	204	242	210	196	206	198	199	
M. CAVALIROS	338	158	148	249	60	238	157	234	196	87	92	350	31	100	162	23	198	180	48	167	126	120	135	246	163	75	81	
MIRANDELA	177	034	198	153	340	168	002	038	027	081	352	172	262	144	200	093	039	036	221	196	198	353	213	187	206	171	039	
MONTE REAL	357	119	202	235	115	248	166	181	162	87	125	362	118	98	217	65	145	134	128	218	183	147	204	282	225	115	61	
MONTIJO	191	001	221	174	292	188	331	019	001	261	309	186	262	197	220	258	016	009	247	217	224	317	232	204	225	221	326	
OTA	429	108	234	337	36	330	70	180	131	92	125	442	96	185	247	99	151	130	128	253	212	27	213	336	245	167	69	
PORTO	176	068	180	159	193	169	014	059	050	172	129	172	191	158	190	159	066	065	189	187	187	353	196	183	194	172	114	
SANTA CRUZ	31	479	225	143	408	114	508	541	524	350	362	442	352	266	220	346	505	496	321	209	244	471	264	128	233	275	410	
SINES	284	006	336	029	350	003	356	011	004	352	006	352	347	002	332	356	010	008	346	334	339	353	333	323	329	353	000	
SINTRA	337	180	138	261	50	244	166	256	214	31	118	96	352	118	151	54	221	203	33	158	116	123	117	241	149	82	106	
TANCOS	172	042	166	146	010	160	012	044	034	082	011	167	131	188	097	045	042	182	186	185	007	201	180	196	329	051		
UISEU	260	214	120	151	157	152	245	279	257	100	98	185	266	118	134	87	243	231	101	131	106	213	136	186	146	47	144	
	190	008	240	158	330	183	348	018	007	324	017	338	182	311	237	336	016	012	296	232	249	340	256	208	243	278	358	
	197	318	15	183	211	134	317	392	358	162	217	247	220	151	134	170	355	339	119	12	37	275	45	95	18	103	240	
	159	027	035	111	003	127	010	031	024	020	040	010	152	008	057	026	030	028	010	136	022	008	334	164	290	040	025	
	336	148	155	238	72	233	161	221	188	23	65	99	346	54	87	170	185	169	65	173	134	126	147	249	173	74	70	
	101	026	206	157	323	173	354	033	021	273	078	339	176	267	156	206	033	029	238	203	208	342	221	192	213	009	024	
	503	44	340	373	176	392	122	37	44	198	145	151	505	221	243	355	185	21	246	358	319	145	332	426	359	254	117	
	193	242	210	183	237	192	274	027	301	219	196	246	190	225	196	210	213	252	220	209	212	258	217	202	214	207	221	
	491	23	324	366	155	382	102	54	35	180	134	130	496	203	231	339	169	21	228	342	302	125	315	413	342	239	99	
	191	233	208	179	235	189	278	042	329	216	189	245	188	222	192	208	209	072	217	206	210	258	215	200	211	204	214	
	305	206	105	236	92	214	198	282	243	48	128	128	321	33	101	119	65	246	228	125	83	156	87	209	117	58	130	
	171	036	187	142	007	157	011	039	030	041	067	009	165	002	116	190	058	040	037	186	185	005	208	179	199	131	040	
	187	322	20	172	218	122	323	394	362	167	218	253	209	158	131	12	173	358	342	125	42	281	55	86	29	104	244	
	151	025	180	111	007	126	009	029	022	016	037	007	154	006	052	316	023	029	026	006	007	006	329	168	297	033	023	
	225	281	22	186	176	146	281	355	321	126	183	212	244	116	106	37	134	319	302	83	42	240	34	126	42	68	204	
	165	028	194	124	006	141	009	031	024	018	044	007	159	005	069	202	028	032	030	005	187	005	280	174	228	048	026	
	458	104	261	364	64	358	44	171	117	120	147	27	471	123	213	275	126	145	125	156	281	240	194	182	191	172	130	
	177	064	187	160	185	170	028	068	062	173	137	173	173	187	160	188	162	078	078	185	186	185	194	182	191	172	130	
	241	293	40	218	177	174	283	368	330	135	204	213	264	117	136	45	147	332	315	87	55	34	239	139	34	94	216	
	158	033	135	120	017	134	016	036	030	033	052	016	153	021	076	154	041	037	035	028	149	100	014	161	176	065	035	
	102	394	106	146	300	82	405	463	436	246	282	336	128	241	186	95	249	426	413	209	86	126	364	139	336	013	014	
	155	018	350	081	002	032	005	022	016	007	024	003	143	000	028	344	012	022	020	359	348	354	002	341	336	013	014	
	209	321	27	201	209	151	315	395	359	163	225	245	233	149	146	18	173	359	342	117	29	42	272	34	107	111	243	
	155	030	075	112	014	125	014	033	026	026	045	014	149	016	063	110	033	034	031	019	117	048	011	356	156	049	029	
	263	219	87	179	134	163	233	291	261	75	115	167	275	82	47	103	74	254	231	58	104	68	195	94	175	111	143	
	179	021	221	145	346	166	359	027	018	351	041	352	173	149	098	220	189	027	024	311	213	228	352	245	193	229	016	
	402	77	226	291	72	296	106																					

INSTRUÇÕES PARA USO EXCLUSIVO DA TABELA

- 1 — Na coluna vertical de aeródromos procure o aeródromo de partida.
- 2 — Na coluna horizontal de aeródromos procure o aeródromo de destino.
- 3 — No cruzamento da coluna horizontal do aeródromo de partida com a coluna vertical do aeródromo de destino encontra: 2 números.
- 4 — O número superior indicará a distância quilométrica; o número inferior corresponderá ao azimuth verdadeiro respectivo.

PARA ENCONTRAR O RUMO DE BÚSSOLA:

- 5 — Averigue os valores de direcção e velocidade de vento à altitude a que pretende voar.
- 6 — Estabeleça e resolva, gráficamente ou por calculador, o seu triângulo de velocidades.
- 7 — Ao valor do azimuth verdadeiro do aeródromo para onde deseja seguir, some ou subtraia o valor absoluto da correcção de abatimento encontrado conforme o abatimento para a esquerda ou para a direita.
O resultado obtido será o seu rumo verdadeiro.
- 8 — Ao rumo verdadeiro some o valor absoluto da declinação magnética encontrando deste modo o rumo magnético.
- 9 — Para encontrar o rumo de bússola consulte a tabela de desvios que deve estar junto à bússola do seu avião.



A MOBIL ABASTECE O PRIMEIRO AVIÃO COMERCIAL A JACTO DA PAN AMERICAN

O primeiro avião de propulsão a jacto da Pan American a oferecer serviço de passageiros através do Atlântico, um Boeing 707, foi abastecido com produtos MOBIL.

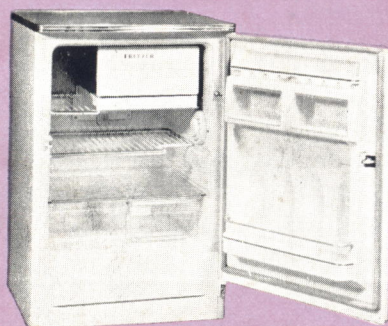
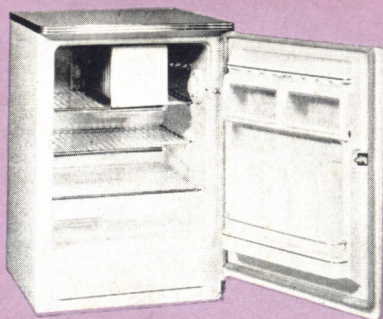
Desde 1938, data que a Pan American iniciou um serviço de passageiros entre a América e a Europa, os seus aviões utilizam exclusivamente combustíveis e lubrificantes MOBIL.

COMBUSTIVEIS
LUBRIFICANTES
PARA A AVIAÇÃO

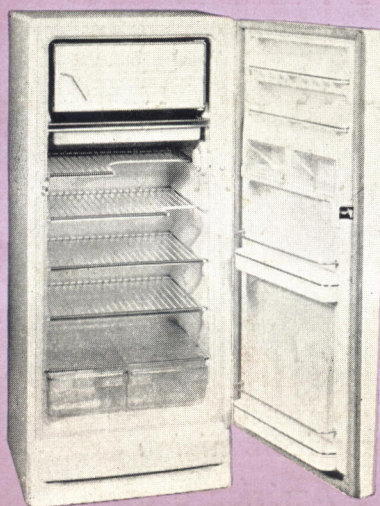


Mobil Oil Portuguesa





- ALTA QUALIDADE E ACABAMENTO IMPECÁVEL
- ESPAÇO CIENTIFICAMENTE ESTUDADO E APROVEITAMENTO MÁXIMO.
- MAIOR RENDIMENTO COM MENOR CONSUMO



KING

O REI DOS FRIGORÍFICOS • O FRIGORÍFICO DOS REIS